JLUSTROWANY TYGODNIK

Numer 39

Samochód

Organ oficjalny Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu

30 groszy

Zagadnienia nowoczesnej komunikacji

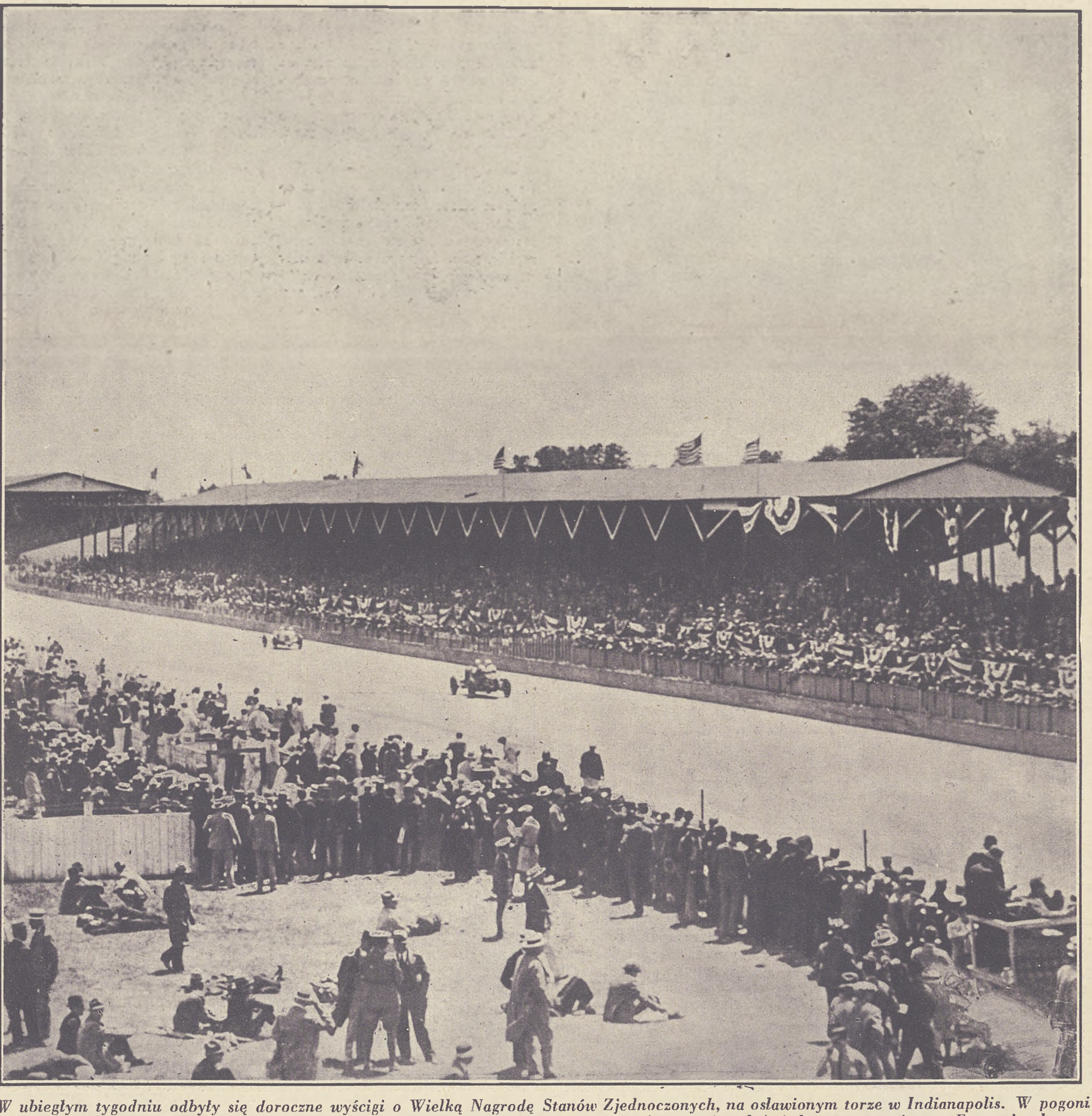
TECHNIKA — PRAKTYKA — KRONIKA

Wydawnictwo: Drukarnia Polska S. A. w Poznaniu

Poznań — Warszawa — Kraków — Lwów — Łódź — Katowice — Wilno — Lublin

29. czerwiec 1930

W pogoni za „Great Prize of U. S. A.“



W ubiegłym tygodniu odbyły się doroczne wyścigi o Wielką Nagrodę Stanów Zjednoczonych, na osławionym torze w Indianapolis. W pogoni za laurami poniosło śmierć sześciu kierowców. Na zdjęciu widzimy wóz Borzacchiniego (z tyłu), jedynego startującego Europejczyka.

„Komtur" a turystyka

Co to jest turystyka? — Jej znaczenie gospodarcze, polityczne i kulturalne — Walory turystyczne Polski — Pierwsza polska wystawa turystyczna na M. W. K. T.

Zagadnienie turystyki jest u nas jeszcze w stanie surowym. Nie doceniamy znaczenia turystyki, jako ruchu kulturalnego i gospodarczego, brak często bezstronnej oceny naszych walorów turystycznych. Dla zagadnienia tego panuje dość powszechna obojętność, lekceważenie jego potrzeb i korzyści. Rozwiązanie problemu, tj. rozwój turystyki leży w trzeźwej ocenie przedewszystkiem znaczenia samej turystyki dla kraju, dalej w ocenie naszych walorów turystycznych, w usilnej pracy nad usunięciem wielu i wielkich naszych bolączek w tym zakresie.

Nim kolejno rozpatrzymy poszczególne aspekty interesującego nas zagadnienia, niechaj nam wolno będzie za autorem, który zajmował się powyższym problemem, panem Stanisławem Punickim, podać definicję pojęcia turystyki. Zasadniczym motorem turystyki jest wrodzona człowiekowi potrzeba ruchu, nowych wrażeń, ciekawości, chęć poznania rzeczy nieznanych, obcych krajów i ludzi, pęd do wiedzy, przez osobiste zwiedzanie. Stąd podróże, łączące w sobie przyjemność z pożytkiem są powszechnie uważane za najmilszy sposób spędzenia wakacyj, dają świeże i pouczające wrażenia. Turystyka współczesna jest ujęciem tej głęboko wrodzonej człowiekowi potrzeby ruchu w pewne formy organizacyjne.

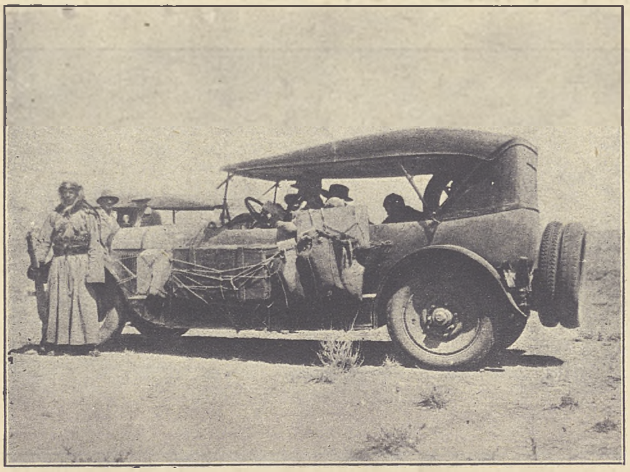
Korzyści turystyki dla kraju dadzą się ująć w trzy grupy podstawowe: korzyści gospodarcze, polityczne i kulturalne. Omówimy je kolejno.

Statystyka Ligi Narodów podaje bardzo interesujące cyfry dotyczące wydatków turystów w krajach zagranicznych. I tak: Amerykanie wydali poza granicami swego kraju w 1926 r. około 700 milj. dolarów. W roku 1927 przy liczbie turystów amerykańskich 400 tysięcy, wydatki ich wzrosły do około 750 milj. dolarów. Turystyka światowa rośnie z roku na rok, czego ciekawym przykładem jest fakt, iż liczba osób, które odwiedziły Włochy wzrosła z 590 000 w r. 1910-tym do 1.104.000 w r. 1926. Tak znaczny przypływ gości zagranicznych wzbogaca, rzecz jasna, zwiedzany kraj, bowiem turystyka rozbudowuje środki komunikacji, powołuje do życia przemysł hotelowy, restauracyjno-gospodni, zatrudnia setki warsztatów wyrabiających drobiazgi pamiątkowe, ożywia rzemiosło fotograficzne, daje zarobek lokalom rozrywkowym, stwarza zawód przewodników, tłumaczy itd.

Obok tego bezpośredniego dochodu z turystyki dla gospodarstwa narodowego, równie ważna jest propaganda wytwórczości krajowej.

Np. kilimy, porozmieszczane na szlakach turystycznych, tj. w hotelach, dworcach itp. niewątpliwie znaczny znalazłyby zbyt pośród turystów zagranicznych.

Wykorzystanie turystyki dla propagandy eksportu widzi się zagranicą na każdym kroku. Opowiadano nam, że ogłoszenia szwedzkich firm eksportowych widzi się we wszystkich szwedzkich wydawnictwach turystycznych, mimo że artykuły masowego eksportu, jak np. aparaty telefoniczne, wirówki, łożyska kulkowe i silniki spalinowe z potrzebami turysty bezpośrednio nic nie mają wspólnego.



Autoturystyka dociera w najodleglejsze zakątki świata: w pustynie . . .

Le tourisme automobile pénètre dans les confins les plus éloignés du monde: dans le désert . . .

Komtur et le tourisme

La signification économique, politique et culturale de tourisme. Les valeurs touristique en Pologne. La première exposition polonaise à „M. W. K. T."

Les avantages du tourisme pour le pays peuvent être divisés en trois groupes fondamentales: avantages économiques, politiques et culturales. Examinons les alternativement.

La statistique de la Ligue des peuples nous donne des chiffres bien intéressants consernant les dépenses des touristes dans les pays étrangers. Ainsi les Américains ont dépensé en dehors de leur pays près de 700 mill. doll. en 1926. En l'année 1927, comptant les touristes américains au nombre de 400 000 mille, leurs dépenses augmentèrent jusqu'à peu près 750 mill. Le tourisme mondial accroit tous les ans, ce qu'a prouvé ce fait intéressant, que le nombre des personnes, qui visitèrent l'Italie accrut de 590 000 en l'année 1910 jusqu'à 1 104 000 en 1926.

Une affluence si considérable des visiteurs étrangers enrichit, ce qui est chose bien claire, le pays visité, puisque le tourisme élargit les voises et les moyens de communication, fait naître le métier d'hauteliers et de restaurateurs-aubergistes, donne le travail aux centaines d'ateliers produisant des bibelots de souvenir, anime le métier de photographes, donne les bénéfices aux locales d'amusément et crée au surplus la profession de guides, d'interprêtes, des traducteurs etc. etc. A côté de ce profit immédial du tourisme pour l'économie rurale du peuple, la propagandue de la production du pays a aussi une très grande importance. A l'étranger le profit du tourisme pour la propagande de l'export nous sont aux yeux à chaque pas.

On nous a raconté, que les annonces des firmes d'export suedoises sont imprimées sur toutes les editions touristiques suedoises, quoique les articles de l'export en gros, tels que: appareils téléphoniques, centrifuges et moteurs à explosion n'ont apparement aucune liaison immédiate avec les besoins d'un touriste. Le mouvement touristique peut rendre un grand service non seulement à l'expension de l'export, mais aussi au débit de la production du pays. On peut citer comme un exemple du problème de notre propagande politique envers le tourisme étranger des illustrations telles que: le developpement du bord de la mer et de la province Pomorze (station électrique à Gródek, puis Gdynia — port et ville) ensuite l'illustration: de la necessité, de l'accès à la mer d'un pays de 30 mille d'habitants, de l'action pour élever l'état cultural des provinces orientales, le perfectionnement de la tutelle sociale en Silésie, de la minorité allemande en Pologne et — polonaise en Allemagne. L'influence culturale très importante du tourisme, surtout — des centres moins cultivés vers ceux d'une culture supérieure — ainsi que du tourisme lie à une profession quelquonque cette influence, disons nous, est hors d'oacune doute. Un agriculteur des provinces orientales, qui va voir de ses propres yeux le bienêtre de l'accident de la Pologne, qui va observer des installations higieniques et culturales (canalisation, radio, automobiles, électrification etc. etc.) va ressentir aussi sans doute le besion de tout cela dans son entourage. Cela conserne surtout les excursions d'un caractère spécial, telles que les excursions d'ouvriers et d'agriculteurs. La visite faite par une exeursion d'agriculteurs de province à une fabrique de machines agricoles ou d'engrais artificiels, sorait créer saus aucun doute une atmosphere psichique favorable à l'expension des mots d'ordre pour réhausser



. . . w góry skaliste i do niedawna dostępne jedynie dla mułów.

. . . et dans les montagnes rocheuses et presque inaccessibles.

Nie tylko w dziedzinie ekspansji eksportowej, lecz także dla zbytu produkcji w kraju może ruch turystyczny oddać wielkie usługi. Dotyczy to zwłaszcza wycieczek o charakterze specjalnym, np. rolniczych lub robotniczych. Zwiedzenie przez wycieczkę rolników kresowych fabryki maszyn rolniczych lub nawozów sztucznych stworzy niewątpliwie podatniejsze podłoże psychiczne dla szerzenia hasła popierania wyrobów krajowych i hasła wzrostu konsumcji.

W naszych warunkach, doniosłość turystyki dla bilansu płatniczego wyraża się również w tem, że wyższy poziom turystyki w Polsce osłabiłby nieco wyjazdy zagranicę obywateli polskich. Jest w tych wyjazdach obok zwykłego snobizmu, również potrzeba komfortu, wygody, dobrej komunikacji itp. Jeśli nasze tereny turystyczne zdołają w pełni zaspokoić tę potrzebę zamożnych sfer, będą one mniej pochopnie wyjeżdżać zagranicę dla celów wypoczynkowych. Natomiast brak wygód, niechlujstwo, nieuprzejmość i nieszczególne warunki bezpieczeństwa odstraszają zamożną publiczność, która woli za tę samą częstokroć cenę wyjechać zagranicę. Zaś dla bilansu płatniczego pociąga to za sobą skutki opłakane: rok rocznie ciąży na tym bilansie ciężar blisko 100 miljonów złotych, wydanych przez „naszych zagranicą".

Sprawy gospodarcze mają zdecydowany wpływ na kształtowanie się polityki i naodwrót momenty polityczne przenikają często gospodarcze. Pomyślność gospodarcza jest warunkiem mocy politycznej. Propaganda polityki na zewnątrz zbiega się w naszem położeniu często z propagandą gospodarczą. Niemniej nie pokrywają się one w zupełności. Propaganda polityczna jest dla nas, państwa młodego, niezmiernie potrzebna, wszak bowiem nasza historja, walory polityczne i kulturalne są szerzej nieznane, a często tendencyjnie zapoznane. Przykładowo wymienić można zadania naszej propugandy politycznej wobec turystów zagranicznych, jako to zobrazowanie rozwoju wybrzeża morskiego i Pomorza (elektrownia w Gródku, Gdynia, port i miasto), zobrazowanie: konieczności dostępu do morza 30-miljonowego państwa, pracy nad podniesieniem stanu kulturalnego kresów wschodnich, polepszenia opieki społecznej na Śląsku, mniejszości niemieckiej w Polsce i polskiej w Niemczech i t. d.

Dla kraju, dla wszystkich jego obywateli daje turystyka również wielkie korzyści polityczne. Turystyka należycie zorganizowana pokazuje zwiedzającym kraj, warsztaty pracy, bogactwa naturalne i wytworzone pracą, uzdrowiska, piękne okolice, szczepi zamiłowanie do swojszczyzny, — jednem słowem: pogłębia znajomość kraju, a tem samem miłość Ojczyzny. Zobaczenie na własne oczy tego, co mamy, zwalcza skutecznie defetyzm społeczny i polityczny, niewiarę we własne siły, podnosi obywatelskie, poczucie mocy własnej i przywiązanie do państwa. Turystyka zaciera dzielnicowość i zaściankowość. Daje szerokie tło zrozumienia rozwoju narodu i państwa, pogłębia poczucie obywatelskie. Turystyka budzi przywiązanie do własnego kraju. Moment ten występuje bardzo silnie w turystyce krajowej amerykańskiej: każda wycieczka do parku narodowego w Yellowstone, lub „camping" w Górach Skaliskich jest okazją do manifestacyj patrjotycznych.

Doniosły wpływ kulturalny turystyki z ośrodków mniej kulturalnych do stojących na wyższym poziomie — turystyki ze wschodu na zachód — jest niewątpliwy. Rolnik z kresów, który zobaczy na własne oczy dobrobyt na zachodzie Polski, zobaczy urządzenia higjeniczne i kulturalne (wodociągi, radjo, samochody, elektryfikację wsi itd.) odczuje niewątpliwie również tę potrzebę w swojem środowisku. W ten sposób turystyka staje się promotorem postępu. Wpływ kulturalny zazębia się tu zresztą bardzo silnie z

(Dokończenie na stronie 14-tej).



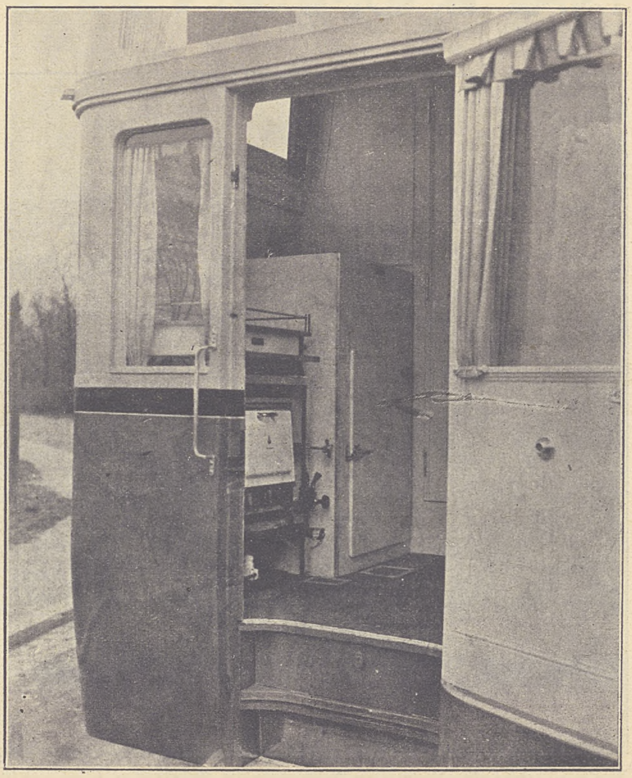
Poznańska Kolej Elektryczna posiada elegancki i wygodny autobus turystyczny konstrukcji amerykańskiej.

La Compagnie de transports en commun de Poznań possède d'autocars élégants et comfortables de construction américaine.

la production du pays et aussi pour le progrès de la consumption. Les procès économiques ont une influence decisive sur les formes de la politique et au contraire — les moments politiques pénètrent

sions de sa signification pour le pays. Ensuite posons la question: quelle signification peut avoir notre pays pour le tourisme?

S'il y va des valeurs touristiques de la Pologne pour les étran-



„Camping" samochodowy wymaga swoistego typu wozów. Na zdjęciu naszem widzimy kuchenkę prywatnego samochodu turystycznego.

Le camping en auto nécessite une forme spéciale de voitures; nous voyons ici la cuisine d'une auto de tourisme.

souvent dans l'action économique. La prospérité économique est une condition du pouvoir politique. La propagande politique à l'extérieur touche souvent dans nos conditions la propagande économique. Mais tout de même elles ne se correspondent point d'une manière absolue. Une propagande politique est pour notre pays, tout jeune encore, une chose excessivement necessaire, puisque notre histoire, nos valeurs politiques et culturales sont pour la plupart inconnues et même parfois et à intention — méconnues. De cette manière le tourisme devient le promoteur du progrès. L'influence culturale se lie ici et bien solidement avec le moment économique et politique, dont nous avons parlé ci-devant. De même on peut considèrer le tourisme comme une branche de sport puisqu'il possède nombre qualités, repprochées à l'alpinisme, l'automobilisme, le sport à rame et à voile, le ciclisme et le scaoutisme.

Ainsi le tourisme, lié au sport surtout sous l'aspect de „camping" apparait comme un facteur favorable à la santé phisique et en même temps comme producteur des nobles émullations régionales. Tels sont le profit et les qualités, du tourisme et les dimen-

gers, nous n'avons qu'affirmer, qu'elles sont considérables. Les touristes américains et west-européens et surtout les globe-trotteurs chroniques acherchent aujourd'hui de nouvelles voies touristiques, puisque celles d'autrefois, bien banalisées déjà, leur sont trop bien counuees et ne sont plus capables d'éveiller la sensatien d'un „pays inconnu".

„Out of the beater track" — loin des voies banales — en voilà le principe du tourisme moderne. Et précisement pour les gens d'occident la Pologne est un pays „exotique", caractère une autre qualité touristique très précieuse: elle possède des paysages alpiques, des villes de grande valeur et enfin — un grand nombre de souvenirs historiques et artistiques. Et en somme tout cela est plus ou moins inconnu sur notre globe immense.

Mais avant que ce large flot si désiré des visiteurs etrangèrs arrive dans notre pays, il faut que nous ayons preparé une reception digne de nos hôtes, afin qu'elle eût pu non seulement ne point les choquer en rien mais aussi attirer leur simpatie envers la Pologne et les forcer à devenir les propagateurs du tourisme polonais.

NA RUMUŃSKICH DROGACH



Wąska i kręta Calea Victoriei jest główną ulicą Bukaresztu. Ruch jest tu jednokierunkowy, mimo to, jak widzimy na fotografji, kilka dorożek wprowadza zamęt w ruch uliczny, dążąc w przeciwnym kierunku. Za wysepką mały placyk dla parkingu.

Mikroskop odsłania nam budowę wszechświata. Gdy najskrajniejszem powiększeniem, na jakie zdobyć się mogą jego skomplikowane soczewki, spojrzymy wgłąb materji, w mrokach rozproszonego światła spostrzegamy małe, błądzące punkciki, cząsteczki materji, które bezustannie dążą ku sobie, odpychają się, skaczą, zygzakiem odbywają podróże po przestrzeniach naszego preparatu, niestrudzone, poruszane nigdy nie wyczerpaną siłą, której istota jest dla nas tajemnicą. „Ruchem Browna" nazywa się to zjawisko.

Fizyka ma swoje analogje w świecie organicznym, co się dzieje w drobinach materji, powtarza się w karykaturalnem powiększeniu w makrokosmosie świata, systemy krążących elektronów w atomach widzą wierne swe odbicie w czcigodnych orbitach planet i słońc. A w duszach nas biednych ludzi, którzy lepiej czy gorzej przebijamy się przez trudności życia wśród tajemniczych zjawisk przyrody? Czyż nie czujemy nieraz w sobie, jak coś igrać zaczyna i pchać nas w daleki świat! Czyż niema w nas nieraz niepokoju, ruchliwego, niby cząsteczki Browna! Czyż nie tęsknimy za błękitną dalą i słońcem wśród obcego krajobrazu i obcych ludzi!

Stawiamy nogę na stopień, wspinamy się, uginają się lekko pod naszym ciężarem resory. Z westchnieniem ulgi siadamy wygodnie w miękkie fotele, a drzwiczki zapadają w zamek z dyskretnym, metalowym chrzęstem. Lekki szmer — i fotel, drzwiczki, stopień, my sami, jak wystrzeleni z procy ruszamy wzdłuż białej linji szosy. Dwadzieścia lub więcej koni motoru ciągnie nas w świat.

Czyż nie jest to cud, jaki codzień przeżywamy? Współczesny człowiek wzrasta w tym cudzie, a siadanie do samochodu jest najcharakterystyczniejszą czynnością jego we wszelakich okolicznościach i we wszystkich częściach świata.

Wychodzimy z biura, — spieszymy na ważną konferencję, — po przybyciu do Paryża przestępujemy progi Gare du Nord — na skraju pustyni gotujemy się do wyprawy w odleglejsze jeszcze strony: — we wszystkich tych okolicznościach znowu postawimy nogę na stopniu, wyciągniemy się wygodnie w fotelu, usłyszymy lekki chrzęst zamykanych drzwi i poczujemy, jak motor akceleruje i wypycha nas w białą linję szosy. Samochód uniezależnia nas od przestrzeni, daje rozkoszną folgę nieustającemu, niespokojnemu ruchowi „cząsteczek Browna" w głębi naszych serc.

Człowiek, zarażony miłością dla samochodu, patrzy na te lśniące maszyny z zainteresowaniem, gdziekolwiek się znajdzie. Oto dziennikarskie sprawy nagle, od dziś na jutro, pociągnęły nas grupkę dziennikarzy polskich na rumuńską ziemię. Trudnoby było w ciągu kilku dni, które pokazały nam niemały szmat tego słonecznego kraju, zebrać dokładne informacje o ruchu samochodowym, zagadnieniu cła, opłatach drogowych, podatkach, ilościach samochodów itp. kwestjach, które to dane mogłyby posłużyć do napisania monografji o samochodzie w Rumunji. Ale może zainteresuje „samochodziarzy" kilka nikłych a sympatycznych obserwacyj, które poczynić mogliśmy w przejeździe z okna limuzyny czy z nad burty smukłego torpeda.

Potok prześlicznych samochodów wszystkich marek świata — z przewagą, oczywiście, amerykańskich — zachwyca oko w godzinach popołudniowych na ulicach Bukaresztu. Główna arterja ruchu, to słynna Calea Victoriei. Ulica ta, jedna z najdawniejszych starego, królewskiego Bukaresztu, jest wąska i kręta, to też trzeba się było uciec do jedynego sposobu bezpiecznego ruchu w takich warunkach: jednokierunkowości. Czerwone tablice ze strzałką i napisem „Sens unic" obwieszczają to automobilistom. Sprawnie regulują ruch u poprzecznych ulic specjalni policjanci, noszący małe tabliczki z napisem „agent de circulation".

Charakterystyczne dla Bukaresztu są przedmieścia o licznych, przecinających się, krętych, wąskich uliczkach, prawdziwy labirynt, wśród którego orjentują się chyba tylko zasiedziali tubylcy i taksówkarze. Nawiasem mówiąc, uliczki te są wzorowo czyste, asfaltowane, a przy nich wznoszą się pałacyki i wille w ładnych ogrodach. Często ulicą taką przebiega w dodatku tramwaj, i to dwulinjowy.



Stolica Rumunji posiada również wspaniałe, szerokie bulwary, przypominające Paryż. Oto fragment bulwarów Elżbiety.



Idealną miejscowością wycieczkową dla właścicieli samochodów jest Snagov, który z Bukaresztem łączy świetna, 40-kilometrowa szosa. Oto fragment jeziora w Snagovie.

Między szynami a chodnikami miejsca zostaje tylko z pół metra. Jak tu parkować przed domem, skoro nie ma specjalnego zajazdu? Poprostu stawia się samochód jedną parą kół na trotuarze i wszystko w porządku. Zgodnie stoją w ten sposób całe rzędy samochodów, wózków, drynd, powozów i wszelakich ruchomości. Pomyślałem sobie o pewnym policjancie poznańskim, który groził mi wszystkiemi karami za to, że widywał samochód mój stale w jednem i tym samem miejscu na ulicy, — „bez nadzoru“, jak twierdził, a to przeszkadza ruchowi. Jakby się dusza tego stróża porządku obruszyła na tak proste, a zarazem jakby nieformalne rozwiązanie trudności komunikacyjnych! Ale czyż to właśnie nieformalności nie ułatwiają życia?

Piękną wycieczką z Bukaresztu jest podróż do Snagova, miejscowości, odgrywającej tam podobną rolę, jak Puszczykowo pod Poznaniem, z tą różnicą, że znajdujemy tam naprawdę pierwszorzędne, komfortowe restauracje, pielęgnowany park i prześliczne olbrzymie jezioro. Odległość od stolicy wynosi 42 kilometry, które się jednak przebywa dobrą maszyną w pół godziny lub nawet w czasie jeszcze krótszym. Jedziemy bowiem najprzód bukareszteńską „Aleją Ujazdowską“, czyli t. zw. Szosą Kiselewa, wspaniałą, szeroką drogą, wyłożoną drobną kostką. Mijamy miasto, mijamy stację radjofoniczną i stację transatlantycką, mijamy port lotniczy, mijamy obszerne i komfortowe „stacje obsługi“ i stacje benzynowe, mijamy miejscowości podmiejskie i restauracyjki, jedziemy polem — a szosa ciągle drobniutkim kamieniem wyłożona, prosta i gładka jak stół. Wreszcie, może w połowie drogi, kończy się ten raj samochodowy. Brniemy trochę w piasku, gdyż droga tu w budowie i kamienie dla jej pokrycia już zwiezione, dalej znów kawał gotowej drogi, a potem już normalna szosa do samego Snagova, tyle tylko, że w pierwszorzędnym stanie i skropiona surową ropą, tanią bardzo dzięki bliskości rumuńskiego zagłębia naftowego. Ropa ta trzyma doskonale kurz i pokrywa szosy brunatną warstwą, że wyglądają, jakby były nasmołowane. Jakże wygląda mizernie wobec tego jedyna „autostrada“ podwarszawska, prowadząca . . . na pół drogi do Wilanowa. Możność takich stosunkowo niebliskich wycieczek, duże odległości w mieście, gładkie ulice, wreszcie zamożność mieszkańców wycisnęły swe piętno i na takim objawie życia, jak taksówki bukareszteńskie. Spotykamy między niemi prawie wyłącznie droższe marki europejskie i amerykańskie. Wszystkie są doskonale utrzymane, eleganckie, i taksówki warszawskie musiałyby skryć się w ostatni kąt. Podobnie bukareszteńskie salony samochodowe są to istne pałace, urządzone z luksusem. M. in. znajduje się przy jednym z głównych bulwarów betonowy, wspaniały pałac samochodowy wraz z garażem, gdzie samochody bezpośrednio z ulicy wjeżdżają na pochyłej, specjalnej jezdni aż na drugie piętro.

Oczywiście w innych dzielnicach Rumunji, dokąd kultura dociera z opóźnieniem, gdzie niedawno jeszcze brały górę obce wpływy, lub gdzie toczyła się wojna, automobilista znajdzie się w zupełnie innych i cięższych warunkach. Przebyliśmy samochodami drogę z Tulczy w delcie Dunaju, poprzez północno-wschodnią, górzystą część Dobrudży, do Konstancy, główną szosą, odległość mniejwięcej 120 kilometrów. Przeraziły nas początkowo fantastyczne wyboje w szosie, tak wielkie, że mógłby się w nich schować wózek ręczny wraz z woźnicą. Ale później szosa stała się lepszą, a wręcz idealnie jechaliśmy, gdy porzuciliśmy magistralę zupełnie i skróciliśmy sobie nieco odległość bocznemi drogami, wśród pól i pastwisk. Przez całe prawie lato panuje tu pogoda, więc drogi te, choć piaszczyste, są suche i łatwe do przebycia. Ale w zimie i podczas deszczów muszą się chyba zamieniać w nieprzebytą dla samochodu zaporę.

Droga przez tę część kraju jest bardzo urozmaicona i malownicza. Początkowe, dość znaczne nawet wzniesienia, ustępują wnet łagodniejszym pagórkom, a na ostatnim odcinku mamy przed sobą delikatną, błękitną linję Czarnego Morza. Po drodze mijamy miasteczka i wsie o zabudowaniach dość schludnych. Miłe wrażenie robią domostwa, otoczone murem z polnych kamieni, oblanych mieszaniną gliny i słomy, która blaknie na słońcu i staje się kremowo-białą.

Na polach widać stada bawołów o charakterystycznych, śpiczastych rogach. Nieraz spotykamy stada takie na wiejskich uliczkach lub na naszej drodze.

W Konstancy siedliśmy na torpedowiec, przygotowany do wycieczki w morze, a gdyśmy wieczorem, po zwiedzeniu miasta i nieodzownym bankiecie, żegnali naszych tak gościnnych gospodarzy, zatrzasnęły się za nami nie drzwiczki limuzyny, lecz ciężkie drzwi sleepingu. *A. Kawczyński.*

Karty stałego wstępu na M. W. K. T.

Karty stałego wstępu na cały okres trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu w cenie 10 (dziesięciu) zł. za kartę są już do nabycia w Wydziale Finansowym M. W. K. T. w Poznaniu przy ul. Marszałka Focha 18, drugie piętro, pokój 19.

Karty te uprawniają ich posiadaczy do codziennego zwiedzania Wystawy nieograniczoną ilość razy.

Wskazane jest zawczasu zaopatrzyć się w te karty stałego wstępu, nadsyłając należność za nie pod wzmiankowanym wyżej adresem z dołączeniem swej fotografji, która będzie umieszczona na karcie i ostemplowana przez Dyrekcję M. W. K. T.

Osobiście można nabywać te karty codziennie z wyjątkiem niedziel i świąt od godz. 8 do 15-tej.

Wobec wielkiego zapotrzebowania na karty stałego wstępu na M. W. K. T., doradzamy zaopatrzyć się w nie natychmiast.



. . . poprostu stawia się samochód jedną parą kół na chodniku . . .

Co nam pokaże „Komtur"

Wystawa Komunikacji, to przecięcie historji komunikacji samochodu z jego starszą siostrą — kolejnictwem i młodszą — lotnictwem. Musi się to oczywiście odbić na układzie eksponatów, wśród których kolejnictwo zajmuje, mimo wszystko, wciąż jeszcze miejsce poczesne. Tak więc z piętnastu państw, które biorą udział w wystawie reprezentowane przez ministerstwa, jedenaście wystawia eksponaty z zakresu komunikacji ogólnej, siedem — samochodowej i cztery awjacyjnej.

Nasze ministerstwo komunikacji łączące, jak wiadomo, kolejnictwo z lotnictwem, posiada do dyspozycji ten sam pawilon, co na P. W. K., a procz tego szereg torów na wolnem powietrzu, na których już ustawiono eksponaty.

Walka konkurencyjna kolei z samochodem i samolotem zmusza kolejnictwo do usprawnienia technicznego, aby nie dać się pobić przez szybszy samolot i elastyczniejszy samochód. Szczególną uwagę należało zwrócić na prawidłowość komunikacji w zimie, utrudnioną przez opady śnieżne. W wyniku studjów i prac, powstały typy polskich pługów odśnieżnych wykonanych całkowicie w kraju.

Jedną z największych trosk polskiego kolejnictwa jest zwiększenie taboru, a głównie łokomotyw. Również w tej dziedzinie dążnością państwową było wyeliminowanie dostaw zagranicznych. Najnowsze polskie lokomotywy z przyrządami do samoczynnego ssania węgla z tendra do paleniska zajęły miejsce na torach przy głównem wejściu.

Wnętrze pawilonu zarzucone jest wprost modelami lokomotyw, wagonów, motorów, tuneli, markietami stacyj, torów, parowozami i innych scen z życia kolei. Widać, że ministerstwo komunikacji traktuje Komtur nietylko fachowo, lecz rozumie jego znaczenie reklamowe między swemi i obcemi.

Złączone organizacyjnie z Ministerstwem Komunikacji lotnictwo wybija się coraz bardziej na plan pierwszy jako samoistny czynnik łokomocji. Wiemy, że pomijając przewóz pasażerów, niepospolite usługi oddaje nam samolot przy przewozie poczty, co uskutecznia sprawniej niż kolej. Niezwykle zatem pouczające zestawienia zobaczymy w dziale, obejmującym organizację lotów i technikę budowy portów lotniczych.

Będzie na Komturze jeden dział, który dla Polaków tchnąć będzie pewną nowością. Jest to turystyka, z nieodłącznym swoim towarzyszem — sportem. Wiemy powszechnie, że ten dział gospodarki narodowej jest u nas pod względem handlowym niedoceniony, mimo, że rozwój automobilizmu ułatwia nieskończenie więcej od innej lokomocji zwiedzanie nawet trudno dostępnych zakątków kraju. Należy przypuszczać, że wystawa otworzy bojaźliwemu kapitałowi oczy na szerokie możliwości rozwoju i rentowności turystyki a wraz z nią i sportu, ujmowanego dotychczas wyłącznie pod kątem fachowym.

Dzieli nas od dnia otwarcia Komturu tydzień. Czas ten będzie zużyty na ostatnie pociągnięcia, gdyż 3 lipca odbędzie się generalna inspekcja stoisk przez komisję rządową wraz z delegatami państw zagranicznych. Miarą sprawnej organizacji wystawy jest fakt, że sprzedany jest metraż ponad 90 proc. rozporządzalnego terenu. Z tą samą sprawnością doprowadzona będzie wystawa do końca.

Dnia 6 lipca, o godzinie 11, pan minister komunikacji otworzy Wystawę w imieniu Prezydenta Rzeczypospolitej, w obecności Rządu Rzeczypospolitej, ministrów państw obcych, ambasadorów i posłów akredytowanych w Warszawie, przedstawicieli sfer gospodarczych, nauki, samorządów i prasy. Szczególnie licznie reprezentowane będą państwa, biorące oficjalny udział w Wystawie, które przyślą swych ministrów komunikacji. Gdy rozlegną się fanfary, obwieszczające otwarcie „Komtura", Rzeczpospolita szczycić się będzie nowem dziełem: pierwszą w świecie Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki.

Kącik naszych czytelników

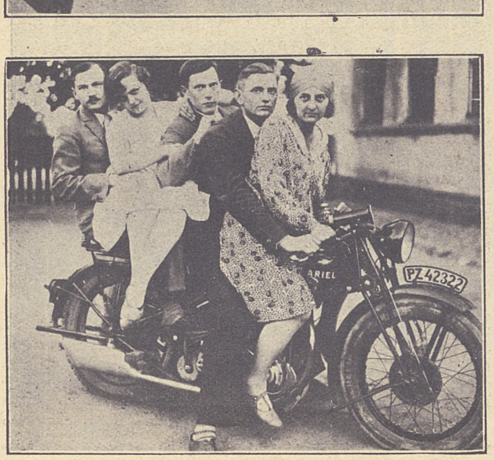


Drodzy Czytelnicy! Tak, jak przypuszczaliśmy, spotkał się nasz (a raczej Wasz) kącik z nader sympatycznem przyjęciem u Czytelników. Ze wszystkich stron Polski otrzymujemy fotografje, w których powodzi nieomal toniemy. Prosimy zatem o wyrozumiałość, gdy otrzymanych zdjęć nie zdołamy umieścić natychmiast. W każdym razie zdjęcia do numeru, wychodzącego w piątek prosimy nadsyłać najpóźniej do soboty poprzedniego tygodnia. Do druku nadają się wyłącznie zdjęcia odbite na papierze czarno-białym (gazowym lub bromosrebrnym).

Po lewej (u góry) widzimy rodzinę p. W. R. z Wielkich Hajduk, na wycieczce „Chevroletką" do Ojcowa.

Ciekawą fotografję nadesłał nam p. Marjan Tracki z Koryt. Widzimy całą rodzinę, złożoną z pięciu osób, na motocyklu Ariel, który przy takiem obciążeniu z łatwością i na krótkiej przestrzeni osiągnął szybkość 50 klm na godzinę.

„Nawet takim starym gruchotem można robić piękne i miłe wycieczki", — twierdzi p. Alicja J., przesyłając nam poniższe zdjęcie, wraz z pozdrowieniem dla Czytelników (u dołu po prawej).





Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

W ostatniej chwili przypominamy raz jeszcze o Zjeździe nad Morze, rozpoczynającym się dzisiaj. Obowiązkiem każdego automobilisty sportowego — Polaka, było wziąć udział w tej potężnej manifestacji polskości naszego wybrzeża. Prócz tego rajd ten — ze względu na swój charakter turystyczny — da uczestnikom olbrzymią ilość wrażeń i niecodziennych impresyj. A więc: jazda nad morze!

* * *

Dnia 27 ub. m. odbył A. K. Wołyński swój doroczny rajd po Kresach Wschodnich. Komandorem był p. Karol Hulewicz z Łucka, wicekomandorem zaś p. Łecewicz z Włodzimierza. Do rajdu tego stanęły 3 Tatry, 2 Chevrolety i po jednym Fordzie, Auburnie, Oaklandzie i Citroenie.

Trasa w pierwszym dniu prowadziła z Łucka przez Równe, dokoła miasta szosą młynowską, Dubno, Brody, Złoczów do Lwowa.

Pod Winnikami odbył się na 1 klm. wyścig wraz z próbą hamowania i cofania wstecz na 50 m, w którym pierwsze miejsce zajął p. Kulikowski na Fordzie typu 26.

Uczestnicy rajdu powitani zostali pod Lwowem przez członków A. K. Młp. w osobach pp. Gołuchowskiego, Niezabytowskiego, Boguckiego i Jędrzejewicza. Podkreślić wypada iście staropolską gościnność, z jaką przyjmowano uczestników rajdu we Lwowie oraz wzorowo zorganizowany park samochodowy, gdzie na miejscu otrzymać można było benzynę, oleje itp.

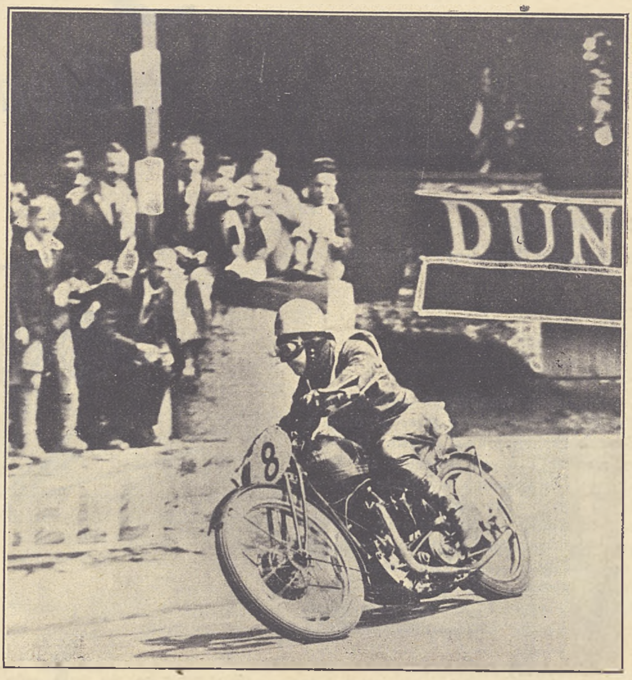
Dnia następnego o godz. 9 nastąpił wyjazd ze Lwowa do Lublina przez Jarosław — Zamość. Krótko przed Lublinem odpada Tatra nr. 2 p. Przewłockiego wskutek urwania się tłoka. Pod Lublinem minęli członkowie lubelskiego A. K. rajdzistów, zatem nie można się dziwić, że do Lublina wpadli uczestnicy jak z deszczu pod rynnę.

Dnia 29. o godz. 6 nastąpił start do Łucka przez Włodawę i Kowel. Tuż pod Lublinem odbył się wyścig płaski z miejsca na 3 klm., w którym pierwsze miejsce zajęła p. Romerowa na Citroenie Six. Krótko przed Kowlem odpadł Auburn p. Birara z powodu wytopienia panewek, a pod samym Łuckiem Tatra p. Łady-Łoboszewskiego wskutek takiego samego defektu.

W ogólnej klasyfikacji zajął pierwsze miejsce p. Marynowicz na Tatrze, zaś drugie i trzecie ex aequo Ford p. Kulikowskiego i Chevrolet nr. 6. Wszyscy uczestnicy otrzymali pięknie wykonane plakiety pamiątkowe.

* * *

III. Międzynarodowy Wyścig Tatrzański odbędzie się w dniu 24 sierpnia br. jak corocznie na szosie Zakopane — Morskie Oko. Wyścig ten, organizowany przez Krakowski Klub Automobilowy, ma już od szeregu lat ustaloną tradycję i dzięki staraniom Krakowskiego Klubu Automobilowego, został zaliczony do imprez, wchodzących w skład mistrzostwa górskiego Europy. W związku z powyższem Wyścig Tatrzański jest imprezą reprezentacyjną wszystkich klubów automobilowych Polski, niemniej jednak strona techniczna i organizacyjna pozostaje w rękach jego twórcy — Krak. Kl. Automobilowego.



Zwycięzca kat. 350 ccm angielskiego wyścigu motocyklowego Tourist Trophy, jednego z największych wyścigów świata, znakomity Tyrell-Smith na maszynie Rudge.

Prace przygotowawcze są w całej pełni i żywimy nadzieję, że organizacja spoczywająca w tak wytrawnych rękach Krakowskiego Klubu Automobilowego, nie zawiedzie, o ile rzecz jasna, dopisze pogoda. Jest rzeczą zrozumiałą, że wyścig tegoroczny z racji zaliczenia go do mistrzostwa górskiego Europy, będzie o wiele silniej obesłany przez zawodników, jak wyścigi poprzednie. Zapewniony jest udział elity zawodników polskich, jak również bardzo liczny udział zawodników zagranicznych, ubiegających się o mistrzostwo górskie Europy, którzy z tej racji do Zakopanego przyjadą.

Oprócz samochodów wyścigowych sportowych i turystycznych w wyścigu wezmą udział również i motocykle. Wyścig ten obudzi więc dzięki temu wielkie zainteresowanie w szerokic'. rzeszach motocyklistów polskich, a publiczność będzie miała dużą emocję i urozmaicenie, widząc równocześnie i zawody motocyklowe.

* * *

W dniu 22 bm. urządził oddział motocyklowy K. S „Unja" w Poznaniu „pościg za lisem". W imprezie wzięło udział 17 zawodników, w tem jeden poza konkursem. Zwycięzcą został Brodziak (Caltorphe 350 ccm), który „lisa" znalazł w rekordowym czasie 31 m. Pościg ukończyli również w przepisanym czasie (maksymalnie 1 godz.): M. Malicki, Niewiadomski (obaj Ariel 250), A. i T. Tyrałowie (Caltorphe 350 i Rudge Whitworth 250 ccm) oraz poza konkursem de la Roche na samochodzie Citroen.

* * *

W wyścigu o Grand Prix Lyonu pierwsze miejsce zajął znakomity kierowca francuski Chiron na dwulitrowym Bugatti, przebywając przestrzeń 300 klm. w czasie 2 godz. W klasie 1100 ccm. pierwsze miejsce zajął Simon na 4 cyl. B. M. W.

* * *

Wyścig górski w Kesselbergu w Szwajcarji na dystansie 5 km. wygrał najlepszy obecnie kierowca górski Stuck, który ustanowił na tej trasie nowy rekord 4.00.3 (przeciętnie 74 km. na godz.

* * *

Samochodowy wyścig górski Tryjest — Apicina 9 i pół km. wygrał Nuvolari w rekordowym czasie 5.59, przeciętnie około 96 km. na godz. na wozie wyścigowym Alfa Romeo. W kat. 2 litr. Gildo Strazza na „Lancia" przebył tę przestrzeń w 6 min. zaś w biegu pań Gilda Morelli zajęła na „Bugatti" z czasem 8,40 pierwsze miejsce.

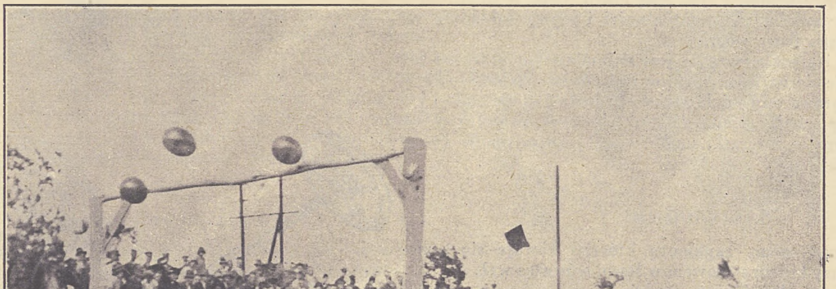
* * *

Wyniki ostateczne francuskiego wyścigu motocyklowego Bol d'Or przedstawiają się następująco: W kategorji 175 ccm. pierwsze miejsce zajął Dubois na Monet et Goyon; w kategorji 250 ccm Andreino na Clement-Gladiator, w kategorji 500 ccm. Debaissieux na Monetet Goyon. W kategorji 600 ccm. zwyciężył Provoost na Gillet-Herstal, zaś drugie miejsce zajął Anebieu również na maszynie Gillet.

* * *

Dnia 22 bm. rozpoczął się doroczny Rajd Międzynarodowy Automo-

(Dokończenie na str. 10-tej.)



W czwartek 19. b. m. urządził I. pułk czołgów pokazy, poprzedzone gymkhaną motocykli wojskowych. Na rycinie widzimy moment „zestrzeliwania balonikow". Fot. M. Bilażewski

Co należy wiedzieć o samochodzie

Elementarny kurs jazdy samochodowej

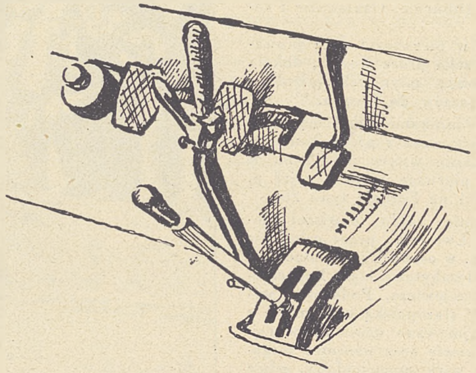
V.

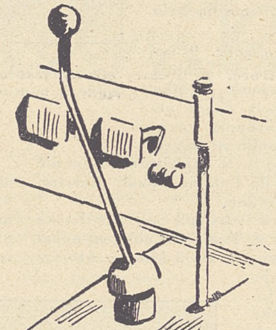
Łączenie biegów

Przypatrzmy się raz jeszcze siedzeniu kierowcy. Na podłodze widzimy:
sprzęgło,
hamulec nożny,
akcelerator,
hamulec ręczny,
lewarek biegowy.

Gdy obejrzymy sobie aparaturę rozmaitych wozów, to zauważymy, że pedały i lewarki różnią się od siebie znacznie przy poszczególnych markach, a nawet przy poszczególnych typach jednej marki. Istnieją jednak pewne punkty zasadnicze, według których możemy się zawsze zorjentować. Przy biegach kulisowych widzimy wyraźnie i nazewnątrz widoczne wcięcia, do których wprowadza się lewarek. Wówczas możemy widzieć wyraźnie, gdzie znajduje się bieg jałowy. Łatwo odkryjemy również wcięcie biegu bezpośredniego, czyli najszybszej przekładni: posiada ona zawsze najkrótsze wcięcie. Pod nazwą „biegów“ rozumiemy rozmaite stosunki przekładni. Na pierwszym biegu wóz posuwa się najwolniej, prędzej na drugim biegu, zaś najprędzej na bezpośrednim, czyli ostatnim. Większość samochodów, posiada prócz biegu wstecznego trzy, lub cztery biegi. (Bieg bezpośredni jest trzecim przy trzybiegowej skrzynce, zaś czwartym przy skrzynce czterobiegowej.) Naprzeciw biegu bezpośredniego znajdziemy wcięcie następnej mniejszej przekładni, (a więc drugi bieg przy skrzynce trzybiegowej, a trzeci przy czterech biegach), dalej idą następne. Bieg wsteczny leży przy systemie trzybiegowym obok biegu drugiego. Przy skrzynce czterobiegowej trzeba jeszcze zwolnić zatrzask przy główce lewarka, by móc włączyć bieg wtył. Większość wozów nowoczesnych nie posiada widocznej kulisy biegowej, lecz t. zw. biegi „kulowe“. W tym wypadku porusza się lewarek dla ruchomej półkuli. W wypadkach wątpliwych, gdy siadamy do wozu, którego nie znamy musimy znaleźć taką pozycję, przy której lewarek przy wkleszczeniu przebywa najkrótszą drogę: będzie to bieg bezpośredni. Możemy też przy ruszaniu z miejsca wybadać, jak leżą biegi. Lecz w miarę możności należy unikać podobnych ewentualności i lepiej dokładnie zapytać, kogoś znającego dany wóz.

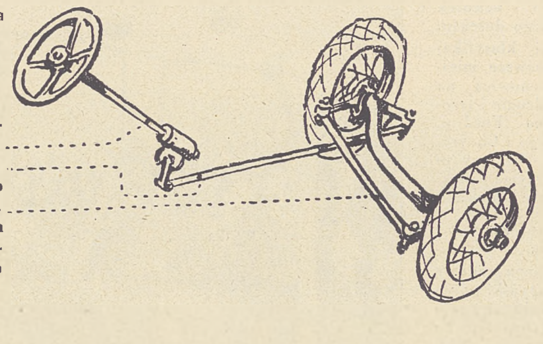
Akcelerator — jak już wiemy — jest najmniejszym w trzech pedałów nożnych i daje się naciskać, prawie bez oporu. Najczęściej jest on umieszczony na prawo od dwóch większych pedałów: sprzęgła i hamulca, albo też leży między niemi. Ręczny lewarek hamulcowy zaopatrzony jest zawsze w zatrzask, umożliwiający zatrzymanie go na przyciągniętych hamulcach.





Kierowanie

Oto widzimy mechanizm, zapomocą którego kieruje się samochodem. Gdy obracamy kołem sterowem w lewo, wówczas wał.............
przenosi siłę zapomocą ślimaka na ciągło,..................
które poruszając się, działa na zwrotnice przedniej osi tak, że koło zbacza w lewo. Drążek poprzeczny......................
łączący zwrotnice, stanowi połączenie między dwoma kołami i dba o to, by koła działały synchronicznie. Większość wozów posiada kierownicę po lewej stronie, co jest znacznie korzystniejsze od dawnego systemu umieszczania kierownic po stronie prawej.



Pierwsza jazda

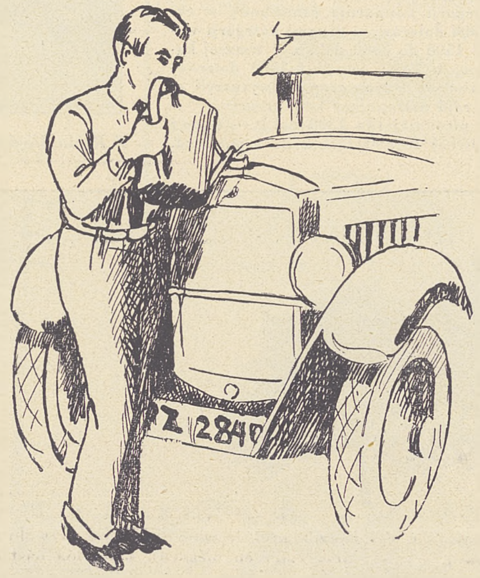
Po takiem pobieżnym narazie przygotowaniu, zaryzykujmy teraz pierwszą jazdę. Przedewszystkiem musimy wiedzieć, jakie przygotowania są konieczne przed każdą jazdą:

I. napełnianie chłodnicy

Odkręcamy nakrętkę na chłodnicy i nalewamy w otwór tyle wody, ile się zmieści. W okolicach, gdzie woda jest bardzo twarda, t. j. zawiera wiele części mineralnych, należy używać wody deszczowej, gdyż inaczej w chłodnicy utworzy się w dużej ilości kamień.

II. Badanie stanu oliwy

Następnie otwieramy maskę, wyjmujemy z boku silnika znajdujący się tam drążek zaopatrzony w skalę i kontrolujemy poziom oliwy. W tym celu trzeba najpierw oczyścić drążek płatkiem, gdyż najczęściej jest on — naskutek pracy silnika — cały zbryzgany oliwą. Dopiero po oczyszczeniu musimy go nanowo zanurzyć i odczytać poziom oliwy. Z przepisu użycia, który załącza każda fabryka, dowiemy się jakiej marki oliwy należy używać.



III. „Tankowanie“

„Tankowaniem“ nazywa się w gwarze automobilowej nabieranie benzyny. W otworze wlotowym zbiornika znajduje się sitko, które — jak się zaraz przekonamy — służy różnym celom. Przedewszystkiem ma ono za zadanie oczyścić benzynę z nieczystości i wody, następnie zaś ma ono zmniejszyć niebezpieczeństwo pożaru, gdyż płomienie nie mogą przedostać się przez sito o drobnych dziurkach. Zaznaczyć należy, że stacje benzynowe, tak licznie dziś rozsiane po całym świecie, dostarczają benzyny w zupełnie czystym stanie.

V. Kontrolowanie opon

W oponach musi panować zawsze należyte ciśnienie takie, jakie przewiduje przepis fabryczny. Za słabo napompowane opony zużywają się bardzo szybko, a prócz tego mogą na zakręcie spaść z koła i wywołać katastrofę. Z drugiej strony jest zbyt wysokie ciśnienie również szkodliwe. Pamiętać bowiem należy, że latem wzrasta ciśnienie bardzo znacznie naskutek działania słońca, lub szybkiej jazdy. Nowoczesne wozy zaopatrzone są prawie wszystkie w t. zw. „balony“, w których panować winno ciśnienie od 2 do 2½ atmosfer. Jest w wysokim stopniu wskazane, by od czasu do czasu skontrolować ciśnienie w oponach.

V. Badanie kierownicy

Każdy kierowca jest prawnie zobowiązany, do zbadania stanu mechanizmu, kierującego przy swym wozie. Defekt kierownicy spowodować może najcięższe wypadki, gdyż kierowca jest bezsilny, gdy kierownica podczas jazdy zawiedzie. Kontrolowania kierownicy dokonać należy w następujący sposób: stojąc samochodem w miejscu i poruszając kierownicą, wyczuwamy, że daje się ona do pewnego stopnia poruszać w obie strony bez oporu. Nazywa się to luzem, albo martwym biegiem. Luz może wynosić tylko kilka stopni, gdyż przy szybkiem tempie, trzeba mieć możność natychmiastowego reagowania na koła. Gdy luz jest za duży, należy samochód oddać do dobrego warsztatu naprawy.



VI. Smarowanie podwozia

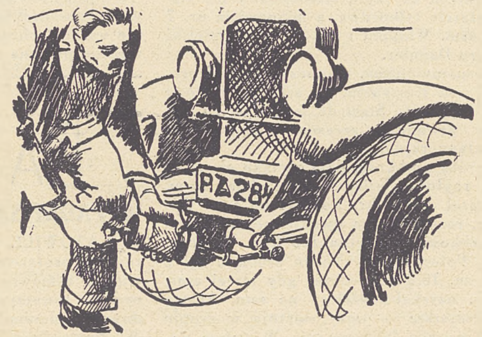
Smarowanie podwozia jest niezwykle uproszczone, gdy posiadamy samochód z t. zw. oliwieniem centralnem, to jest urządzeniem, zapomocą którego możemy dokonać smarowania całego podwozia tylko przez naciśnięcie lewarka przy siedzeniu kierowcy. Większość wozów nie posiada tego systemu. Wówczas musimy według przepisu fabrycznego dokonać smarowania podwozia zapomocą pompki ręcznej.

VII. Badanie hamulców

Również i badanie hamulców należy do prawnych obowiązków kierowcy przed startem. Skontrolować należy zarówno nożny jak i ręczny hamulec. Gdy jedno z dwu urządzeń hamulczych działa za słabo, należy je dociągnąć, a jeśli to nie pomoże, dać nowe wkładki. W żadnym wypadku nie wolno rozpoczynać jazdy, póki oba hamulce nie będą funkcjonowały normalnie.

VIII. Sprawdzenie urządzeń sygnałowych

Trudno uwierzyć jak niepewnie jedziemy, gdy urządzenia sygnałowe nie są w porządku, gdy klakson elektryczny, lub trąbka ręczna nie działają, lub działają za słabo. Gdy zawodzi kierunkowskaz, możemy sobie dopomóc dawaniem znaków ręką.



Sport samochodowy, motocyklowy i lotniczy

(Dokończenie ze strony 7-mej).

bilklubu Polski — największa impreza samochodowa sezonu. — Z parku, urządzonego na placu Saskim w Warszawie wyruszyły, po uprzedniej próbie uruchomienia silnika 22 samochody i pod kierownictwem komandora rajdu p. Janusza Regulskiego i wicekomandorów pp. Aleksandra Seńkowskiego i Stanisława Szydelskiego udały się na wyścig płaski, który odbył się pod Raszynem.

Samochody, biorące udział w rajdzie, podzielono na kategorje według cen. Podział ten jest najzupełniej nowy i bardziej racjonalny od dawnego podziału według pojemności cylindrów, który zanadto faworyzował szybkie wozy o małym litrażu, a pozatem był niezrozumiały dla szerokiego ogółu. Obecnie każdy wie dobrze, co to znaczy, że w pierwszej kategorji konkurują samochody w cenie poniżej 1500 dolarów, w drugiej kategorji wozy w cenie od 1500 do 3000 dol., a w trzeciej kategorji maszyny w cenie powyżej 3000 dolarów.

W wymienionych trzech grupach wyruszyli ostatecznie na rajd następujący konkurenci:

W grupie pierwszej (do 1500 dol.) — numer rajdowy 1. Michał Bitny-Szlachta na sam. Ford.



Z Rajdu Międzynarodowego A. P. Wozy rajdowe w chwili startu z Placu Saskiego w Warszawie.



Z „rajdu wołyńskiego". Próba hamowania pod Lwowem.

2. Włodzimierz Kurec na sam. Ford. 3. Jerzy Widawski na sam. Citroen, 4. Jan Ripper na sam. Citroen. 5. Euzebjusz Dzierliński na sam. Citroen. 6. Władysław Cybulski na sam. Citroen.

W grupie drugiej (do 3000 dol.) — 8. Stanisław Hahn na sam. Hudson. 9. Witold Rychter na sam. Hudson, 10. Wacław Krzeczkowski na sam. Hudson. 11. Kazimierz Krawczyk na sam. De Soto. 12. Guglielmo Rulli na sam. Fiat. 14. Zygmunt Rahnenfeld na sam. Fiat. 15. Leopold Gerhard na sam. Voisin. 16. Jan Maryański na sam. Delage. 17. Ellery Irving Garfield na sam. Renault. 18. Rene Quatrescus na sam. Renault. 19. Maurice Dumont na sam. Renault.

W grupie trzeciej (pow. 3000 dol.) — 20. Jerzy Żochowski na sam. Delage. 21. Adam Kwiatkowski na sam. Lancia. 22. Maurycy hr. Potocki na sam. Voisin. 23. Henryk Liefeldt na sam. Austro Daimler, 24. Adam hr. Potocki na sam. Austro Daimler.

Ze zgłoszonych do rajdu samochodów nie stawiły się na starcie tylko dwa, a mianowicie nr. 7 Goldwag na sam. Whippet i nr. 25 hr. Mycielski na sam. Austro Daimler.

Jak już wspomnieliśmy, rozpoczął się rajd próbą szybkości pod Raszynem, na asfaltowej szosie długości 2 kilometrów. Start do tego wyścigu, był dla każdego zawodnika zarazem rozpoczęciem pierwszego etapu rajdu.

Wyniki próby szybkości dają niejako obraz sił uczestników rajdu: Najlepszy czas dnia, 1. m. 08,6 s., wykazał Adam hr. Potocki na sam. Austro Daimler, rozwijając na dwukilometrowej trasie dobrą szybkość przeciętną 105 klm. na godz. Maurycy hr. Potocki na s. Voisin zrobił drugi z kolei czas 1 m. 10,8 c., podczas gdy trzeci czas, 1 m. 11,4 s., uzyskał Liefeldt na sam. Austro Daimler. Wszystkie te wozy startują w grupie najdroższych maszyn luksusowych. W grupie wozów turystycznych o średniej cenie najlepszym był Włoch Rulli na sam. Fiat, który wykazał czas 1 m. 15,8 s., odpowiadający średniej szybkości 95 klm. na godz. Wreszcie w grupie najtańszych maszyn popularnych zwyciężył Bitny-Szlachta na sam. Ford, uzyskując czas 1 m. 26,2 s. i szybkość średnią 83,5 klm. na godz. Ten ostatni zawodnik zdobył największą ilość punktów dodatnich za próbę szybkości, gdyż nadrobił on największą ilość kilometrów ponad przepisane dla niego minimum. Punkty karne za nieosiągnięcie minimalnej przepisanej szybkości otrzymały na próbie wozy nr. 8, 17, 19 i 20.

Bezpośrednio po tym wyścigu uczestnicy udali się w dalszą drogę prowadzącą do Wilna, defilując jeszcze raz przez stolicę. Pogoda dopisała w całej pełni. Zaznaczyć należy, że ludność — zarówno wiejska, jak i miasteczek — przybrała bardzo życzliwą w stosunku do uczestników rajdu postawę, i zawsze gotowa była służyć pomocą.

Wyniki pierwszego etapu przedstawiają się dla wielu zawodników bardzo smutnie. Żaden zespół nie wyszedł obronną ręką, to też nagrody teamowej nie przyzna się prawdopodobnie nikomu.

W drugim etapie z 22 wozów, które wystartowały, trzy odpadły, a mianowicie: nr. 4 Citroen, kierowca Ripper, wskutek uszkodzenia mechanicznego: nr. 15 Voisin, kierowca Gerhard, wskutek wypadku. W wypadku byli lekko ranni kontroler Flattau i red. Janowski, a p. Gerhard wyszedł bez szwanku i bez kontrolera dogonił samochody rajdowe, uczestnicząc poza konkursem. Nr. 16 Delage, p. Marjański, wskutek uszkodzenia mechanicznego. Uczestniczy więc w rajdzie 19 samochodów. W poszczególnych grupach prowadzą: w grupie I (samochody popularne): Ford nr. 1 kierowca Bitny-Szlachta, 18½ punktu dodatniego, nr. 2, kierowca Kurec 17¾ punktu dodatniego, Citroen, kierowca Gierliński 17½. W grupie II. (samochody turystyczne): Fiat nr. 14, kierowca p. Rahnenfeld 17¾ punktów dodatnich; Fiat nr. 12, kierowca Ruzzi 16¼ i Hudson nr. 19, kierowca Richter 11¾ punktu dodatniego.

W grupie III (samochody luksusowe): Austro Daimler nr. 24, kierowca A. hr. Potocki 13½ pkt. dodatniego, Voisin nr. 22 M. hr. Potocki 11¾ pkt. dodatniego. Jedyny zespół samochodów, który dotychczas jest bez punktu karnego, to zespół Hudsonów. Zespoły klubowe mają: zespół Automobil-Klub Polski 37¼ punktu dodatniego i zespół krakowskiego Automobilklubu 31½ pkt. dod.

Następnie wozy rajdowe udały się w drogę na najdłuższy etap: Nieśwież—Lwów, liczący 635 kilometrów.

* * *

Dnia 29 bm. organizuje Stanisławowski Klub Motocyklowy 1-dniowy rajd ze Stanisławowa przez Halicz, Żydaczów, Stryj, Drohobycz do Truskawca i z powrotem. Udział w rajdzie wynosi dla członków zł. 3, dla niećzłonków zł. 6. od maszyny. Start ze Stanisławowa o godz. 6 rano przed gmachem województwa. Do rajdu zgłosiło się dotychczas 12 maszyn ze Stanisławowa i okolicy, oprócz tego zapowiedzieli swój udział znani motocykliści ze Lwowa jak Pawłowski, Kustynowicz i inni. Kierownictwo rajdu spoczywa w rękach prezesa S. K. M. p. nacz. Voelpla, dyr. Iwlijewa i dr. Wildera. Szereg poważniejszych firm przesłało na ręce prez. Klubu wiele cennych nagród. W sprzeczności z tem mało zainteresowania dla tej sprawy okazał właściciel Zdrojowiska Truskawiec p. Jarosz, który zapewne z powodu niezrozumienia tego sportu w żadnym kierunku nie idzie imprezie na rękę.

NA WIDNOKRĘGU AUTOMOBILISTY

WYPADKI SAMOCHODOWE

KATOWICE. (Bestjalskie znęcanie się pasażerów nad szoferem). Na dworcu osobowym w Katowicach zamówiło 2 nieznanych mężczyzn będących w towarzystwie 2 kobiet dorożkę samochodową z żądaniem odwiezienia ich do Siemianowic. W drodze pomiędzy Katowicami a Siemianowicami jeden z pasażerów uderzył kierowcę samochodu tępem narzędziem w głowę. Następnie, po zatrzymaniu samochodu, obaj pasażerowie wyciągnęli szofera na ulicę i pobili go do nieprzytomności, poczem zbiegli. Ciężko rannego szofera odstawiono po pewnym czasie do szpitala miejskiego w Katowicach.

ZAKOPANE. (Wypadek samochodowy trzech księży.) We wtorek, dnia 17. b. m. wracała z Morskiego Oka krakowską taksówką wycieczka trzech księży. Na ostrej serpentynie w Jaszczurówce, podczas jazdy w pełnym pędzie w dół ku mostowi nad potokiem Olczyskim, szofer stracił z powodu nagłego defektu kierownicy panowanie nad autem i wóz wpadł do kamienistego potoku. Ciężkich obrażeń doznał ks. Roman Karth, lżejszych zaś obrażeń ks. Karol Szigula, obaj z Ameryki. Również lekko raniony został towarzyszący im ks. Władysław Studencki. Dwaj pierwsi pozostali w szpitalu klimatycznym, trzeci zaś po opatrunku udał się do domu. Szofer wyszedł z katastrofy cało. (p)

GDAŃSK. (Tragiczna śmierć motocyklisty.) W pobliżu Bramy Oliwskiej wydarzyła się katastrofa motocyklowa, przyczem motocyklista 22-letni kupiec Helmuth Rosenberg z Bydgoszczy poniósł śmierć na miejscu. Rosenberg jechał na wypożyczonym motocyklu w kierunku Wrzeszcza i przejeżdżając przez szyny tramwajowe wywrócił się. W tej chwili nadjechał samochód osobowy DZ 4 307 z kierunku przeciwnego i wjechał na motocykl, przyczem motocyklista odniósł tak poważne rany, że wkrótce zmarł. Towarzysz jego, siedzący na drugiem miejscu motocyklu, kupiec Gerhard Apelt również z Bydgoszczy, doznał na szczęście, tylko zdarcia naskórka. (p)

ŻORY. (Katastrofa samochodu półciężarowego.) Samochód półciężarowy nr. 1880 naladowany beczkami z piwem, należącem do Nowrota Roberta z Żor, kierowany przez szofera Sosnę Alojzego, uległ na szosie w Pawłowicach wypadkowi, który mógł pociągnąć za sobą tragiczne skutki. Mianowicie w pewnej chwili kierownica odmówiła posłuszeństwa. Auto wskutek defektu hamulca wjechało całym pędem na przydrożne drzewo, rozbijając się doszczętnie. Szofer uległ ciężkim obrażeniom cielesnym i w poważnym stanie został odwieziony do szpitala miejskiego w Żorach.

NOWY JORK. (Samolot spadł na samochód). Szybujący w okolicach Loby (stan Indiana) samolot zmuszony był w pewnej chwili do lądowania wskutek defektu motoru. Podczas lądowania aparat zahaczył o jadący szosą samochód osobowy z czterema pasażerami. Wskutek zderzenia samolot i samochód uległy zniszczeniu. Z pod gruzów wydobyto trzech zabitych pasażerów, jednego ciężko rannego oraz obu lotników, którzy odnieśli jedynie lekkie kontuzje. (p)

Z KRAJU

Nowy kolor dorożek na próbę

Wydział przemysłowy magistratu w Warszawie zdecydował zezwolić na uruchomienie tytułem próby, 100 dorożek samochodowych utrzymanych ściśle w kolorach, zatwierdzonych na ostatniem posiedzeniu rady artystycznej. Dorożki te, w myśl zobowiązania właścicieli dorożek samochodowych, mają być uruchomione już w najbliższym czasie. Będą one w kolorze: karoserja — popielatym, daszek — czarnym, koła — popielatym, pas między daszkiem z karoserją oraz zderzaki — czerwonym, zaś numery dorożek i taksa — czarnym. O ile próba ta wypadnie pomyślnie wydział przemysłowy wystąpi do magistratu z wnioskiem o uznanie takiego typu dorożki samochodowej za jedynie obowiązujące w Warszawie. (p)

Popisy czołgów w Poznaniu

W ubiegły czwartek 19 bm. urządził I p. czołgów, na błoniach za Katedrą popisy czołgów, poprzedzone gymkhaną motocykli wojskowych. Licznie zgromadzona publiczność z żywem zainteresowaniem przyglądała się popisom zwinnych czołgów, jak i pokonywaniem szeregu zadań przez znakomicie wyszkolonych motocyklistów wojskowych. Na szeregu zdjęć widzimy najciekawsze momenty z popisów.

Podwyższamy cło na benzynę

Poseł polski w Berlinie p. Roman Knoll złożył dzisiaj w niemieckim urzędzie spraw zagranicznych notę, zapowiadającą podwyżkę ceł polskich na benzynę, oleje i smary maszynowe.

Podwyżka ta pomyślana jest głównie jako ochrona polskiej produkcji przed dumpingiem ze strony sowieckiej. Rząd polski uprzedza rząd niemiecki, stosownie do przepisów konwencji genewskiej.

Jak pogodzić konkurencję samochodu z koleją?

Na międzynarodowym kongresie kolejowym w Madrycie, który obradował nad aktualną sprawą konkurencji ruchu samochodowego z kolejami, przyjęto po ożywionej dyskusji wnioski, wypowiadające się za ścisłą współpracą przewozów samochodowych z drogami żelaznemi i połączenia ich w ogólnym planie przewozu, przyczem koleje po-

winny mieć prawo pierwszeństwa w otrzymywaniu koncesji na regularne linje samochodowe, o ile są w stanie z niej skorzystać.

Znaczna ilość zarządów kolejowych zorganizowała u siebie pomocnicze linje samochodowe, mające pomagać w miarę potrzeby linjom kolejowym o ruchu natężonym, przejmując równolegle z niemi ruch miejscowy. Sprawy te mają dla nas nader aktualne znaczenie.

Z ZAGRANICY

Prośba 15-letniego Estończyka o samochód

Estoński dziennik „Vaba Maa" drukuje list pewnego 15-letniego Estończyka do Prezydenta Mościckiego oraz odpowiedź p. Prezydenta, przesłaną za pośrednictwem posła polskiego w Estonji. Młody Estończyk zwrócił się do Prezydenta Rzeczpospolitej Polskiej z oryginalną prośbą o przysłanie mu pieniędzy na kupno samochodu. W odpowiedzi p. Prezydent polecił przesłać chłopcu książkę o Polsce z radą, aby pilnie zajmował się nauką, co mu pozwoli stać się nie tylko właścicielem samochodu, lecz również pożytecznym członkiem społeczeństwa oraz dobrym obywatelem swej ojczyzny. Gazeta estońska podkreśliła uprzejmość z jaką potraktowano list chłopca, zasługujący właściwie na rzucenie do kosza. (p)



W sobotę 21 czerwca o godzinie 17,30 zdarzyła między Tucholą a Bladowem straszna katastrofa. Samochód Essex wł. p. Szprengla rozbił się w drzazgi, przyczem trzy osoby poniosły śmierć.

Komunikat Automobilklubu Wielkopolski

1) Z Komisji Turystycznej.

W dniu 29 maja odbyła się wycieczka do Gostynia i Borku. W wycieczce wzięło udział 12 samochodów i ponad 50 osób. Po zwiedzeniu Gostynia oraz klasztoru wycieczka udała się na zaproszenie członka A. W. p. bar. Graevego do jego posiadłości w Borku, gdzie podejmowana została przez gospodarza z iście staropolską gościnnością. Spędziwszy w Borku kilka miłych godzin wróciła wycieczka wieczorem do Poznania. Panu bar. Graevemu wyrażamy na tej drodze nasze najszczersze podziękowanie za użyczoną gościnę, która w wysokiej mierze pomogła nam do spopularyzowania wycieczek A. W. Uczestnicy wycieczki z własnemi samochodami otrzymali za wycieczkę tę po 31 punktów. Punktacja do nagrody Komisji Turystycznej A. W. na dzień 20. 6. 30. r. przedstawia się jak następuje:

1. p. Skibiński Józef 231 pkt. 2. p. Głowiński Stefan 225 pkt. 3. p. Linke Henryk 176 pkt. 4. p. Kwiatkowski Antoni 176 pkt. 5. p. Carst Guenter 169 pkt. 6. p. Bittner Feliks 137 pkt. 7. p. Liebek Henryk por. 133 pkt. 8. p. Duszyński Marjan 125 pkt. 9. p. Chrzanowski Alfred 112 pkt. 10. p. Szymczak Bron. 104 pkt. 11. p. Jankowski Leon 100 pkt. 12. p. Łyszczyński Jan 100 pkt. 13. p. Szulczyński Dyonizy 94 pkt. 14. p. Kozłowski Bolesław 80 pkt. 15. p. Radomski Franc. 72 pkt. 16. p. Piątkowski Jerzy 67 pkt. 17. p. Rowiński Celestyn 67 pkt. 18. p. Rawicz-Rojek Konst. 67 pkt. 19. p. Graeve Antoni bar. 64 pkt. 20. p. Dr. Janasowa 64 pkt. 21. p. Wydżdżyna Marja 51 pkt. 22. p. Beszterda Franc. 49 pkt. 23. p. Tomaszewski Marjan 47 pkt. 24. p. Lewandowicz St. 47 pkt. 25. p. Jurkowski Franc. 47 pkt. 26. p. Wysocki Tadeusz 44 pkt. 27. p. Jezierny Roman 43 pkt. 28. p. Rychter Edmund 40 pkt. 29. p. mjr. Srocki Wł. 40 pkt. 30. p. Glaser Albert 40 pkt. 31. p. Sierszyński St. 40 pkt. 32. p. Perkowski 33 pkt. 33. p. Sawall 33 pkt. 34. p. Rynowiecki 25 pktk. 35. p. Czerniak Wł. 25 pkt. 36. p. Hanelt Traugut 24 pkt. 37. p. Podkoliński Zdz. 24 pkt. 38. p. Kwiatkowski Julj. 23 pkt. 39. p. Siciński Janusz 20 pkt. 40. p. Czerwiński Teofil 20 pkt. 41. p. Sokołowska Jadwiga 20 pkt. 42. p. Bohatyrew 20 pkt. 43. p. Barceley bar. 20 pkt. 44. p. Duszyńska Al. 20 pkt. 45. p. Weigt Jan 20 pkt. 46. p. Kosiński por. 20 pkt. 47. p. Paszkiewicz Marjan 20 pkt. 48. p. Proebstel Dr. 20 pkt.

2) Z Komisji Sportowej.

Na ostatniem Zebraniu Komisji Sportowej w dniu 17 bm. dooptowano do Komisji Sportowej p. Teofila Czerwińskiego. Pozatem zatwierdzono regulaminu *Zjazdu Gwiaździstego do Poznania w dn. 12 lipca* oraz *Pościgu Samochodowego za Samolotem w dniu 13 lipca br.*

Regulaminy obu imprez wysyłamy w tych dniach wszystkim członkom. Apelujemy do wszystkich PP. Członków, by do obu imprez stanęli jak najliczniej i tem samem zadokumentowali siłę A. W.

3) Oznaki Klubowe.

Zauważyliśmy, że jeszcze wielu PP. Członków nie posiada oznaki klubowej. Wobec tego przypominamy, że w sekretarjacie Klubu można nabyć:

Oznak złocony na samochód w cenie 50,— zł.
chorągiewki haftowane w cenie 42,— zł.
oznak złocony w butonierkę w cenie 10,— zł.
oznak haftowany na czapkę w cenie 5,— zł.



Prezydent Rzeczypospolitej ofiarował wspaniały puhar, jako nagrodę wędrowną dla zawodów konnych, odbywających się w związku z Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu.

4) Mapy samochodowe.

PP. Członkom pozwalamy sobie przypomnieć, że można w Sekretarjacie A. W. nabyć: Odcinki 1—4 mapy Wojskowego Instytutu Geograficznego (Pomorze i Poznań), mapę samochodową Polski w 7 odminkach, Przewodnik po Polsce A. P.

Przy tej okazji zwracamy się do pp. Członków z apelem, by o zauważonych niedokładnościach w mapach samochodowych odnośnie kilometrażu, dróg, niebezpiecznych przejazdów itp. odwrotnie uwiadomili Sekretarjat A. W.

5) Tryptyki.

Zwracamy pp. Członkom uwagę na konieczność załatwiania tryptyków w czasie wyznaczonym na tryptyku. Późniejsze załatwienie tryptyków powoduje kary za zwłokę w wysokości zł. 10,— dziennie. Pozatem dość często zachodzą wypadki, że posiadacze tryptyków nie zwracają uwagi na adnotację Urzędów Granicznych przy wyjeździe z danego kraju. W interesie pp. Członków leży by przy każdym wjeździe i wyjeździe baczono na wypisanie na tryptyku poświadczenia danego Urzędu Celnego. Prócz tego należy przy ostatnim przejeździe przez granicę zwrócić uwagę urzędnikowi danego Urzędu Celnego na to i zażądać poświadczenia ostatecznego wyjazdu na odcinku III. Nieprzestrzeganie pociąga za sobą niepotrzebne koszty i korespondencję.

6) Stoisko strzeżone dla samochodów w Krakowie.

K. K. A. otworzył z dn. 2 czerwca na Rynku Głównym w Krakowie stoisko samochodowe strzeżone przez funkcjonarjusza Klubu. Opłaty wyznaczono niewielkie i to:

od godz. 8 do 19-tej — zł. 1,—, od godz. 19 do 23 — zł. 2,—. Zalecamy pp. Członkom, którzy przez Kraków przejeżdżają korzystać z powyższego urządzenia.

7) Czeki benzynowe i na oleje.

W tych dniach zawarliśmy z firmą Standard Nobel umowę, na mocy której otrzymaliśmy do sprzedaży PP. Członkom czeki benzynowe i na oleje. Prowizja na czeki benzynowe wynosi 2 proc. a od oleju 10 proc. Czeki te będzie można nabyć już w najbliższych dniach w Sekretarjacie A. W., Poznań, ul. Kantaka 1.

8) Na posiedzeniu Komitetu A. W. w dniu 2. 6. 30. zostali przyjęci w poczet członków:

1) p. Radomska Janina, Poznań, Tama Garbarska nr. 25/28; 2) p. Polski Bernard, Poznań, ul. Warszawska; 3) p. Skarżyński Henryk, Spławie p. Bojanowo Stare; 4) p. Żółtowski Paweł, Poznań, Matejki 54; 5) p. Przewłocki Józef, Brudzew, p. Kalisz; 6) p. Hoppe Józef, Liszkowo, p. Jaksice, pow. Inowrocław; 7) p. Peschken Erich, Poznań, ul. Jasna 2; 8) p. Foerster Otto, Boguszyn, p. Morownica, pow. Śmigiel; 9) p. Milanowski Stefan, Poznań, Matejki 2; 10) p. Kaczorowski Tadeusz, Kościan, Rynek 3; 11) p. Martini Walter, maj. Dembowo, p. Sadki, pow. Wyrzysk; 12) p. Niekrosz Adam, Września, Cukrownia; 13) p. Dr. Rattner Benjamin, Mieścicko, Rynek; 14) p. Kluz Stanisław, Poznań, Plac Działowy 11; 15) p. Sakowski Roman Kazimierz, Poznań, Marsz. Focha 47 a; 16) p. Krótki Paweł, Poznań, Półwiejska 23; 17) p. Smolanowicz Teodor, Leszno, Dworcowa 11.

Komunikat
Oddziału Motocyklowego Towarzystwa Sportowego „Unja“

1. Projektowany na niedzielę dnia 29. b. m. „Konkurs na zużycie paliwa“ nie odbędzie się.

2. W niedzielę, 29. bm. urządza się wycieczkę do Jankowa (pod Gnieznem). Zbiórka i wyjazd o godzinie 7-ej rano pierwszej partji oraz drugiej o 9-tej z przed punktu zbornego ul. Bukowska 1.

3. W niedzielę, dnia 6 lipca organizuje Klub Motocyklistów Grudziądz „Raid motocyklowy“ na przestrzeni 279 klm. Termin zgłoszeń do 1 lipca br.

4. Do imprez dopuszczeni będą kierowcy i zawodnicy, którzy posiadają licencję Polskiego Związku Motocyklowego.

5. W czwartek, dnia 3 lipca odbędzie się w dawniejszej Gospodzie Polskiej przy ul. Św. Marcin 40 plenarne zebranie o godzinie 20 wieczorem.

Do dzisiejszego numeru dołączamy barwną reklamę firmy Philips o żarówkach „Duplo“, na którą zwracamy Szanownym Czytelnikom uwagę.

zw 25106

Komunikat
Zrzeszenia Związków Zawodowych Automobilistów Ziem Zachodnich R. P.

We wtorek dnia 17 czerwca rb. odbyło się w lokalu p. Kasperkowej przy ulicy Kraszewskiego nr. 16 zebranie plenarne filji Poznań.

Zebranie zagail o godz. 9-tej wieczorem prezes Kol. Czyż hasłem „Cześć wspólnej pracy". Na wstępie wygłosił kol. prezes krótkie wspomnienie pośmiertne ku czci zmarłej żony członka Zrzeszenia śp. Kruchej, którą zebrani powstaniem z miejsc uczcili. Po przyjęciu porządku obrad odczytuje sekretarz Zrzeszenia protokół z ostatniego zebrania plenarnego. Zkolei wygłosił sekretarz Związkowy wykład „O odpowiedzialności cywilnej utrzymujących pojazdy mechaniczne" nad którym to wykładem wywiązała się bardzo szeroka dyskusja. Pod komunikatami Zarządu podaje kol. prezes zebranym do wiadomości, iż w myśl uchwały ostatniego zebrania plenarnego Zarząd uzyskał dla sekretarjatu Zrzeszenia przy Alejach Marcinkowskiego 13 połączenie telefoniczne pod nr. 5239. Dalej podaje kol. prezes zebranym do wiadomości, iż pertraktacje w sprawie taryfy dla autodorożkarzy przed Inspektoratem Pracy uległy dalszemu odroczeniu do 22 lipca. Następuje zatwierdzenie odezwy którą w liczbie 5000 zlecono Zarządowi wybić oraz po województwie rozrzucić. Pod wnioskami członków stawia kol. Sobański wniosek, aby Zarząd odpowiednią prośbę do Kom. Pol. Państw. wygotował, by policja drogowa odpowiednio uregulowała ruch kołowy na szosach, gdyż w obecnej porze kierowcy wozów na szosach wobec tegorocznej wspaniałej pogody snem spokojnym zasypiają utrudniając ruch pojazdów mechanicznych i powodując często wypadki. Pod wolnemi głosami zalecają zebrani sekretarzowi Zrzeszenia utrzymanie odpowiedniego porządku w sekretarjacie, za który robią ostatniego odpowiedzialnym. Na tym solwuje kol. prezes zebranie.

„Komtur" a turystyka

(Dokończenie ze strony 3-ciej)

momentem gospodarczym i politycznym, o których poprzednio była mowa.

Turystykę można uważać również za jedną z gałęzi sportu. Ma ona wiele cech pokrewnych z taternictwem, automobilizmem, wioślarstwem, żeglarstwem, cyklistyką, harcerstwem. Turystyka zatem w połączeniu ze sportem, szczególnie pod postacią „campingu", jest zjawiskiem dodatniem dla zdrowia fizycznego i wytwarza szlachetną emulację regjonalną.

Takie oto są korzyści, płynące z turystyki, a zakreślające rozmiary jej znaczenia dla kraju. A teraz zapytajmy się, jakie kraj przedstawia znaczenie dla turystyki, tj. jakie są jego walory turystyczne?

Nie zamierzamy odpowiedzieć na część powyższego pytania odnoszącą się do Polaków, bowiem na to, aby zobrazować wartość, jaką posiada poznanie Polski przez Jej synów, trzebaby pióra Wincentego Pola, który wyśpiewał w „Pieśni o Ziemi Naszej" najcudniejszą ziemi tej „pochwałę".

Natomiast jeśli chodzi o walory Polski, jako terenu turystyki cudzoziemców, przychodzi nam stwierdzić, że są one bardzo znaczne. Turyści amerykańscy i zachodnio-europejscy, a zwłaszcza notoryczni globe-trotterzy, szukają dziś nowych terenów turystycznych, gdyż dawne, utarte szlaki są im zbyt dobrze znane i nie budzą w nich sensacji kraju „nieznanego". Out of the beaten track! — zdala od utartych dróg! — oto kierunek współczesnej turystyki. A właśnie Polska jest krajem, w pojęciu ludzi Zachodu, egzotycznym, łączącym z tym swoim charakterem inną cenną zaletę turystyczną: posiadania rzadkich pejsażów wartościowych uzdrowisk, bogatych zabytków historycznych i artystycznych. I wszystko to, mniej lub więcej, jest na szerokim świecie nieznane!

Nim jednak pożądany, szeroki strumień przybyszów zagranicznych do nas przybędzie, trzeba się przygotować do ich godnego przyjęcia, któreby nietylko ich nie zraziło, lecz ujęło dla Polski i zrobiło z nich propagatorów turystyki polskiej.

I tutaj właśnie Międzynarodowa Wystawa Komunikacji i Turystyki, która za dni kilka otworzy w Poznaniu swe podwoje, spełni niezwykle cenną swą misję:

Z jednej strony przedstawi nam to wszystko co w dziedzinie turystyki posiadamy, zarówno to co nam natura dała jak i to co sami stworzyliśmy. Na tle eksponatów zagranicznych wykaże „Komtur" nasze braki w omawianym zakresie, i umożliwi nam, drogą porównania z zagranicą, zmierzenie ogromu zadań, jakie czekają na rozwiązanie.

Z drugiej strony pouczy nas „Komtur", jakiego ekwipunku, w najszerszem słowa tego znaczeniu, nam trzeba, aby naszą turystykę postawić na właściwym poziomie.

Wreszcie zarówno swoim, jak i obcym odsłoni M. W. K. T. bodajże pierwszą w swoim rodzaju panoramę widoków Polski, jej skarbów ziemi i cudów sztuki.

Jednem słowem: wystawa nasza stanie się bodźcem do poważnego i systematycznego badania zagadnienia turystyki w Polsce, a zarazem drogowskazem dla przyszłych naszych poczynań w tej dziedzinie. *t.—j.*

HUMOR

Zakochani

Zosia chciałaby koniecznie mieć samochód. Nie ma jednak ani pieniędzy, ani też stosownego przyjaciela. Gdy otwarto wielką wystawę automobilową obchodzi od stoiska do stoiska i omawia ze sprzedawcami warunki kupna samochodu. Powróciwszy do domu powiada do swego przyjaciela:

— Wiesz, wszyscy ci panowie od samochodów są we mnie beznadziejnie zakochani!

— Dlaczego?

— Bo każdy z nich zaproponował mi przejażdżkę!

Słuszne pytanie

Pan Pechowicz miał katastrofę samochodową, przy której stracił przytomność. Gdy obudził się w szpitalu pyta:

— Gdzie ja jestem?

— W numerze dwunastym — odpowiada siostra miłosierdzia.

— W domu warjatów, szpitalu czy więzieniu?

Sprytny

— I cóżeś zrobił z pieniędzmi, które dostałeś od owego motocyklisty, jako odszkodowanie za najechanie?

— Kupiłem sobie pierwszorzędny motocykl.

Między automobilistami

— Ukochana! Czy chcesz ze mną przejechać przez życie?

— Powątpiewam w to, czy mój ojciec będzie mógł mi dać dosyć paliwa!

Ma rację...



— *Proszę o dyplom jazdy.*

— *Przypadkiem nie mam go ze sobą, lecz może pan być pewny, że wygląda zupełnie tak samo, jak inne dyplomy jazdy.*

Ambicja sportowa

— Pan jechał ponad sto kilometrów na godzinę. Zapłaci pan karę!

— Powiada pan, panie policjancie, że jechałem ponad sto kilometrów na godzinę? Niech mi pan to da na piśmie!

— A to panu na co?

— To dopiero sprawię niespodziankę moim kolegom klubowym!

Także automobilista

Jasio przyczepił się do zapasowego koła wspaniałej limuzyny, zdążającej ku miastu. Przybywszy tam, opowiadał swym kolegom:

— Wiecie, dziś przyjechałem do miasta szesnastocylindrowym Cadillaciem znanego miljonera, Nowobogackiego!

Przedsiębiorczy

Na zakręcie wpada samochód na drzewo. Z pod dymiących gruzów wydobywają się kolejno pasażerowie, którym się — szczęśliwym zbiegiem okoliczności — nic nie stało. Wtedy zbliża się jakiś jegomość i mówi:

— Przepraszam, czy państwo pozwolą, że ja poszarpię ubranie i położę się obok państwa?

— A to poco?

— Bo ja jestem wysoko ubezpieczony od wypadków!

Dobrze się urządza

— Niech mi pan wytłumaczy, dlaczego pan zawsze zabiera ze sobą do samochodu psa myśliwskiego?

— Aby znosił przejechaną przezemnie zwierzynę!

Imprezy i atrakcje sportowe podczas M. W. K. T.

Podczas trwania Międzynarodowej Wystawy Komunikacji i Turystyki w Poznaniu odbędą się następujące imprezy i atrakcje sportowe:

6. VII. Zlot Okręgu Poznańskiego Związku Sokołów Polskich połączonego z 35-leciem Okręgu Poznańskiego oraz 35-leciem Oddziału Kołowników przy Sokole Poznańskim — na boisku Sokoła. (Dojazd tramwajem 3). Program: ćwiczenia wolne, pokazy gimnastyczne, sztafety i biegi, wyścig i reje kolarzy.

6. VII. Bieg na przełaj S. M. P. — Główna, dla członków Stowarzyszenia Młodzieży Polskiej (org. przez Poznański Okręg S. M. P. w Głównie). (Dojazd tramwajem 2).

6. VII. Zawody lekkoatletyczne międzyklubowe Warta — Stadjon (Królewska Huta) z ewtl. udziałem zawodników zagranicznych (org. przez Poznański Okręgowy Związek Lekkoatletyczny) na boisku Sokoła. (Dojazd tramwajem 3).

6.—13. VII. Wielkie zawody konne (org. przez Wielkopolski Klub Jazdy Konnej)na Hippodromie Poznańskim przy ul. Grunwaldzkiej: Konkursy hippiczne, Turniej „Polo" o nagrodę wędrowną: Puhar Pana Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, konkurs zaprzęgów ziemiańskich i konne turnieje wojskowe. (Dojazd tramwajem 6.)

10.—13. VII. Zawody pływackie o mistrzostwo okręgowe (org. przez Poznański Okręgowy Związek Pływacki) na pływalni związkowej przy Drodze Dębińskiej. (Dojazd tramwajem nr. 3). Program: Biegi w stylach klasycznych, dowolnych, nawznak, sztafety, skoki z trampoliny i wieży dla pań i panów oraz mecze waterpolo.

12. VII. Rajd samochodowy (org. przez Automobilklub Wielkopolski) Zjazd gwiaździsty do Poznania.

13. VII. Pościg za balonem (org. przez Automobilklub Wielkopolski).

13. VII. „Dzień Wołynia" (org. przez Komitet Regjonalny w Łucku). Program: Odczyt i śpiewy w radio. Widowisko „Dożynki" i „Wiośnianki" na boisku Sokoła. — Pochód przez miasto. (Dojazd tramwajem 3).

20. VII. Zawody pływackie międzyokręgowe Pomorze — Poznań (bliższe szczegóły patrz: 10. do 13. VII). Program: biegi, sztafety, skoki pań i panów, mecz waterpolo.

20.—27. VII. Wielkie zawody konne (patrz 6—13 VII.)

20. VII. Międzynarodowy Rajd awjonetek. — Start w Berlinie. Udział bierze większość państw europejskich. Trasa przez Polskę prowadzić będzie przez lotniska Poznań i Warszawa, gdzie odbywać się będą obowiązkowe lądowania. Lotnisko w Poznaniu-Ławica. (Dojazd autobusami).

24. VII. Bieg o mistrzostwo m. Poznania (org. Poznański Okręgowy Związek Kolarski w Poznaniu).

27. VII. Drużynowe mistrzostwa lekko-atletyczne Stow. Młodz. Polskiej w Poznaniu (org. przez Poznański S. M. P.) na boisku Sokoła. (Dojazd tramwajem 3.)

6, 9, 12, 13, 16, 19, 20, 23, 26 i 27 VII. Wyścigi konne z totalizatorem w Bydgoszczy (org. przez Wlkp. Tow. Wyścigów Konnych). Na wyścigi do Bydgoszczy uruchomione będą autobusy

2. i 3. VIII. Związkowe zawody w lekkiej atletyce i strzelaniu Stow. Młodzieży Polskiej w Poznaniu (org. przez Związek Młodzieży Polskiej) na boisku Sokoła. (Dojazd tramwajem 3).

3. VIII. Święto pływackie (bliższe szczegóły patrz 10—13. VII.) Program: Humorystyczne popisy pływackie.

3. VIII. Wyścig międzyklubowy o puhar „Warty" (org. Sekcja Kolarska K. S. Warta Poznań).

10. VIII. Wyścig kolarski naokoło Poznania Stow. Młodzieży Polskiej (org. przez Poznański Okręg S. M. P.) Start i meta na boisku Sokoła. (Dojazd tramwajem 3).

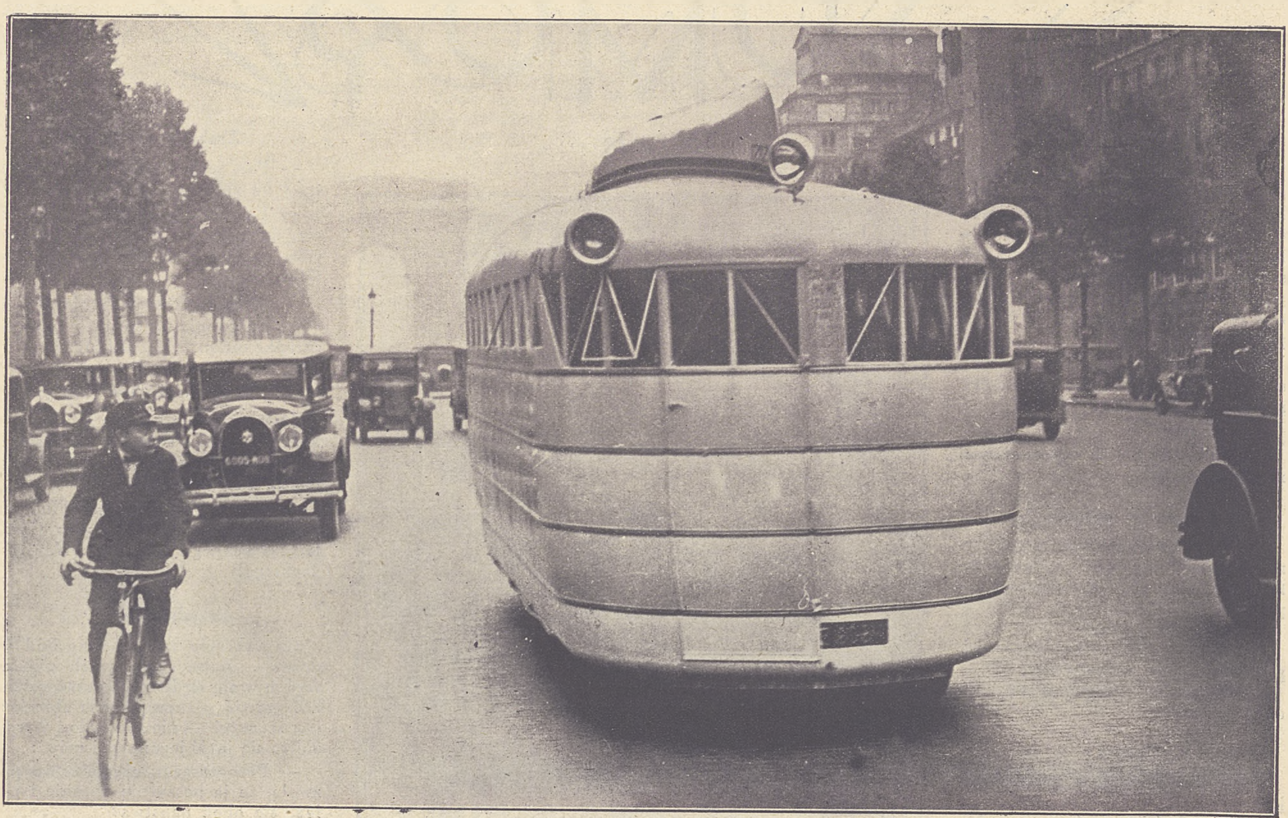
10. VIII. Bieg kolarski międzyklubowy (org. Sekcja Kolarska K. S. H. Cegielski, Poznań).

Zjazd Tow. Ogródków Działkowych

W związku z Międzynarodową Wystawą Komunikacji i Turystyki w Poznaniu w dniach 12, 13 i 14 lipca br. odbędzie się w Poznaniu Zjazd Towarzystw Ogrodów Działkowych (około 300 osób) z udziałem delegacji z Czechosłowacji oraz Jugosławji (15—20 osób).

Zjazd ten organizuje Związek Towarzystw Ogródków Działkowych Rzeczypospolitej Polskiej — prezes dyr. Marciniec.

Rozmaitości ze świata





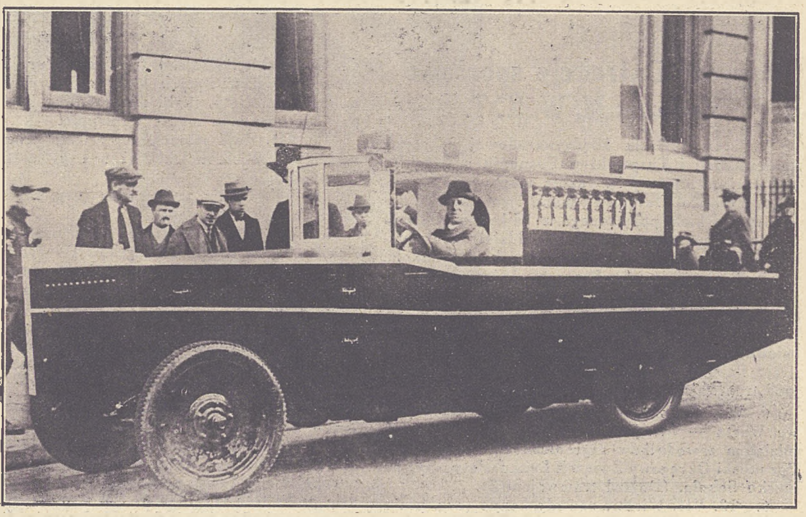
Śladem Ameryki zaprowadzają się ostatniemi czasy również we Francji olbrzymie „autobusy-wille“. Na rycinie widzimy taką „willę na kołach“, przejeżdżającą przez Pola Elizejskie.

* * *

Dwaj zapaleni sportowcy francuscy wybrali się w podróż dokoła Francji samochodem własnej konstrukcji, kształtem przypominającym domek.

* * *

Ostatnią sensacją Broadway'u nowojorskiego stał się samochód-łódź motorowa, która została zbudowana na życzenie pewnego miljonera.



Numer pojedyńczy 30 groszy. Prenumerata miesięcznie w ekspedycji i agencjach 1,20 zł, kwartalnie 3,50, przez pocztę miesięcznie 1,30 zł, kwartalnie 3,79 zł. Ogłoszenia: 1-łamowy milimetr na stronie 5-łamowej 30 gr., cała strona 470,— zł, pół strony 235,— zł, ćwierć strony 118,— zł. Miejsca na pierwszej stronie i specjalne, podług osobnej umowy. P. K. O. Poznań 200 149. — Redaktor naczelny i odpowiedzialny: Henryk Zgliński. — Redakcja i administracja: Poznań, Św. Marcin 70. — Telefony: 4461, 4072, 3525, 3524, 3307, 1476. — Korespondencję i komunikaty przyjmuje Redakcja najpóźniej do środy, godziny 13-tej.